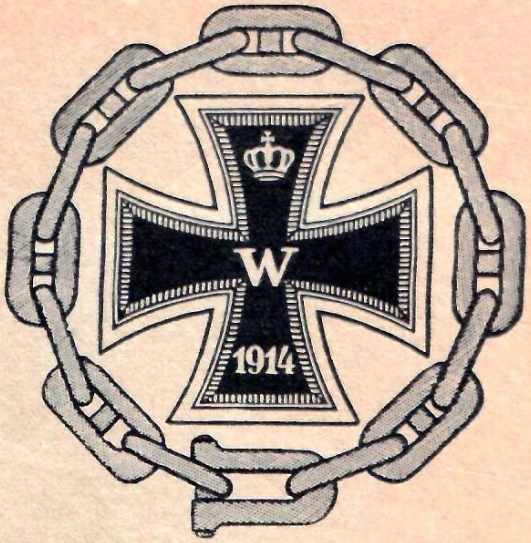
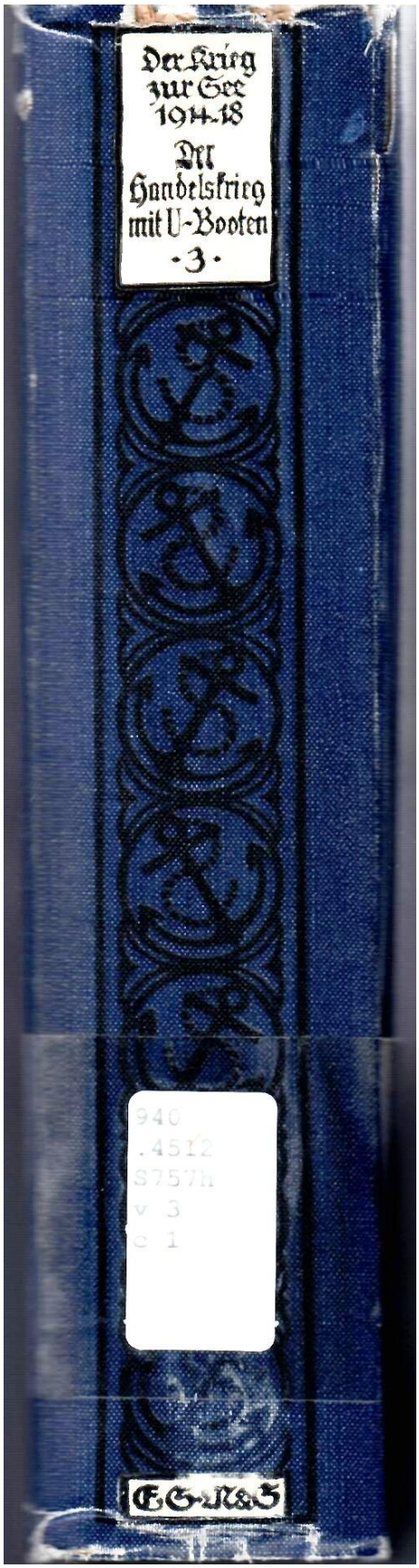
Der Krieg zur See 1914-1918

Herausgegeben vom Marine-Archiv



Der Handelskrieg mit U-Booten Bd. 3.

E. S. Mittler & Sohn / Berlin SW.


Der Krieg
zur See
1914-18
III
Handelskrieg
mit U-Booten
·3·
940
.4512
S757h
v 3
c 1

Der Krieg zur See

1914—1918

Herausgegeben vom Marine-Archiv

Der Handelskrieg mit U-Booten

Dritter Band:

Oktober 1915 bis Januar 1917

Verantwortlicher Leiter der Bearbeitung:

Kurt Aßmann

Konteradmiral a. D.

Mit zahlreichen Karten und Beilagen

Berlin 1934 / Verlag von E. S. Mittler & Sohn

Der Handelskrieg mit U-Booten

Bearbeitet von

Arno Spindler

Konteradmiral a. D.

Dritter Band:
Oktober 1915 bis Januar 1917

Mit 16 mehrfarbigen Steindruckkarten und 12 Textskizzen

Berlin 1934 / Verlag von E. S. Mittler & Sohn

DEC 5'34

Alle Rechte aus dem Gesetz vom 19. Juni 1901
sowie das Übersetzungsrecht sind vorbehalten.
Copyright 1934 by E. S. Mittler & Sohn, Berlin.

940.4512
S757h
v.3

Vorwort.

Der vorliegende 3. Band der Geschichte des Handelskrieges mit U-Booten umfaßt die Zeit vom 1. 10. 15 bis zum 31. 1. 17. Im September 1915 war der U-Bootskrieg in den Gewässern um England eingestellt worden, da kein anderer Weg zu einem Ausgleich der gegensätzlichen militärischen und politischen Anforderungen gefunden wurde. Am 1. 2. 17 begann der uneingeschränkte U-Bootskrieg. Während der dazwischenliegenden 16 Monate waren unausgesetzt Bemühungen und Versuche im Gange, die U-Bootswaffe als die stärkste Waffe des Seekrieges erneut — wenn nicht uneingeschränkt, dann in einer geeigneten eingeschränkten Form — zur Geltung zu bringen. Jene 16 Kriegsmonate sind daher für den U-Bootskrieg als ein untrennbares Ganzes anzusehen, das zweckmäßig in einem geschlossenen Band des Seekriegswerkes zusammenhängend zu behandeln war.

Daraus ergab sich die Notwendigkeit, um den Band bei der Fülle der Begebenheiten aus praktischen Gründen nicht zu sehr anschwellen zu lassen, die zahlreichen, meist gleichartigen U-Bootsunternehmungen noch mehr als im 2. Band in gedrängter Kürze zu behandeln und auch bei der Anordnung der zur Erläuterung dienenden Karten und Skizzen gegenüber dem 2. Band eine gewisse Beschränkung walten zu lassen. Nur bei der Beschreibung von besonders charakteristischen und von außergewöhnlichen Kriegsereignissen ist auf die Wiedergabe anschaulicher Einzelheiten Wert gelegt worden, um auf diese Weise einen Begriff von den Verhältnissen zu geben, unter denen die U-Boote zu kämpfen hatten.

Ziel der Bearbeitung ist es ferner gewesen, das Ergebnis aller Angriffshandlungen der U-Boote und alle durch U-Bootsminen eingetretenen Wirkungen festzustellen und zu verzeichnen, sowie die näheren Umstände der erlittenen U-Bootsverluste so weit wie irgend möglich auf-

zuklären. In dankenswerter Weise ist das Marine-Archiv in diesem Bemühen von der Historical Section der englischen Admiralität, dem französischen Marine-Ministerium, dem Ufficio Storico der italienischen Marine und den amtlichen Stellen in Moskau unterstützt worden.

Soweit Unterlagen dafür zur Verfügung standen, ist bei der Versenkung neutraler Handelsschiffe das Ergebnis der prisengerichtlichen Untersuchungen der anhängig gemachten Schadenersatzansprüche angegeben worden. Hier sind indes Lücken vorhanden, die im allgemeinen dadurch zu erklären sind, daß die Ursachen der Handelsschiffsverluste während des Krieges in vielen Fällen nicht sicher ermittelt werden konnten, so daß es an hinreichenden Anhaltspunkten für die Eröffnung eines prisengerichtlichen Verfahrens fehlte. Im Mittelmeer waren überdies die deutschen U-Boote, wie im Text erklärt ist, zeitweise unter österreichisch-ungarischer Flagge tätig; die entsprechenden Klagen der betroffenen neutralen Reeder kamen deshalb nicht vor deutschen Prisengerichten zur Entscheidung.

Auf beiden Seiten der Kriegführenden wurde die Zeitspanne von Ende 1915 bis Anfang 1917 ausgenutzt, um militärisch-technische Vorbereitungen zu treffen für den Fall einer Zuspitzung und längeren Dauer des Handelskrieges. Dies gilt für den deutschen U-Bootsbau und die Entwicklung der feindlichen U-Bootsabwehr. Die Wirkung der auf den genannten Gebieten zum Angriff und zur Verteidigung getroffenen Vorkehrungen ist von grundlegender Bedeutung für den Verlauf des U-Bootskrieges 1917/18 gewesen. Sinngemäß werden jedoch jene Maßnahmen nicht schon jetzt in ihrem Entstehen besprochen, sondern erst in Verbindung mit der Zeit, in der sie durch ihre Folgen in Erscheinung getreten sind.

Über das Eingliedern der entsprechenden außenpolitischen Vorgänge in die Beschreibung des militärischen Verlaufs des U-Bootskrieges ist an dieser Stelle etwa das gleiche zu sagen wie in dem Vorwort zum 2. Band. Politische Rücksichten waren bestimmend für die von der Seekriegsleitung gefaßten Entschlüsse und die von der U-Bootswaffe erzielten Wirkungen. Militärische Rücksichten waren von maßgebendem Einfluß auf die Außenpolitik des Reiches. Unerläßlich war es daher, auf diese Wechselwirkungen näher einzugehen. Auch das Ergründen der Art des Zusammenarbeitens

von Politik und Kriegführung, des Problems der Einheitlichkeit der Führung, ist für militärische Geschichtsforschung von höchstem sachlichen Interesse. Wohl kein anderer Teil des Weltkrieges bietet dazu so vielfältigen geschichtlichen Stoff wie der U-Bootskrieg. Zwingender Anlaß war somit in mehrfacher Hinsicht gegeben, sich der politischen Seite des U-Bootskrieges zuzuwenden.

Wesentlich ist es schließlich, vermerken zu können, daß über die Geschichte der amerikanischen Politik im Kriege, die sich in der Person des Präsidenten Wilson verkörpert, nunmehr ein nahezu vollständiges Bild besteht. Zur Ergänzung der knappen politischen Abrisse, auf welche sich diese militärische Bearbeitung hat beschränken müssen, darf auf die anschließend angegebenen amerikanischen Quellen verwiesen werden, die als Unterlagen gedient haben und deren geschichtlicher Wert nach allgemein gültiger wissenschaftlicher Anschauung nicht mehr in Frage gezogen wird.

Verzeichnis der Quellen, welche außer den Akten des Marine-Archivs und des Auswärtigen Amts für die politischen Abschnitte benutzt worden sind.

Th. v. Bethmann Hollweg, „Betrachtungen zum Weltkriege." Reimar Hobbing, Berlin 1919—1921.

Karl Helfferich, „Der Weltkrieg." Ullstein, Berlin 1919.

Graf J. H. Bernstorff, „Deutschland und Amerika, Erinnerungen aus dem fünfjährigen Kriege." Ullstein, Berlin 1920.

A. v. Tirpitz, „Politische Dokumente, Deutsche Ohnmachtspolitik im Weltkriege." Hanseatische Verlagsanstalt, Hamburg/Berlin 1926.

Ludendorff, „Meine Kriegserinnerungen 1914—1918." Mittler & Sohn, Berlin 1919.

Constantin Dumba, „Dreibund- und Entente-Politik in der Alten und Neuen Welt." Amalthea-Verlag, Wien 1931.

Charles Seymour, "The intimate papers of Colonel House." E. Benn, London 1926—1928.

G. S. Viereck, "The strangest friendship in history. Woodrow Wilson and Colonel House." Liveright, New York 1932.

J. P. Tumulty, "Woodrow Wilson as I know him." W. Heinemann, London 1922.

J. W. Gerard, „Meine vier Jahre in Deutschland." Übersetzung bei Payot & Co., Lausanne 1919.

Lord Edward Grey, „Fünfundzwanzig Jahre Politik." Übersetzung bei F. Bruckmann, München 1926.

Inhaltsverzeichnis.

		Seite
1.	Die Kriegsgliederung der Front-U-Boote von Oktober 1915 bis Januar 1917	1—11
2.	Bau- und Konstruktionsangaben über die nach Februar 1915 in Auftrag gegebenen, bis Januar 1917 zur Front gelangten U-Boote	12—20
3.	Die Tätigkeit der U-Boote im Mittelmeer von Oktober 1915 bis April 1916	21—47
4.	Die Minenunternehmungen der U-Flottille Flandern von Oktober 1915 bis April 1916	48—67
5.	Das Zustandekommen einer Übereinstimmung zwischen Admiralstab und Oberster Heeresleitung in der U-Bootsfrage Ende 1915. Auseinandersetzung mit der politischen Reichsleitung	68—76
6.	Die U-Boote der Hochseeflotte und die UB-Boote des Marinekorps Oktober 1915 bis Februar 1916	77—84
7.	Die weiteren Schritte des Chefs des Admiralstabes zur Wiederaufnahme des U-Bootskrieges, Januar bis März 1916. Die Entscheidungen des Kaisers	85—104
8.	Die U-Boote der Hochseeflotte und die UB-Boote des Marinekorps im Handelskrieg um England Ende Februar bis Anfang Mai 1916. Die Torpedierung des französischen Passagierdampfers „Sussex“ am 24. März 1916	105—128
9.	Die deutsch-amerikanischen Beziehungen. Der „Sussex“-Fall	129—153
10.	Die Tätigkeit der U-Boote im Mittelmeer Mai bis September 1916	154—175
11.	Der U-Bootskrieg im Schwarzen Meer und in der Ostsee Oktober 1915 bis Januar 1917	176—179

Seite

12. Die Minen-Unternehmungen der U-Boote der Hochseeflotte und des Marinekorps im Sommerabschnitt 1916 . . . . . 180—195

13. Die Verwendung der großen U-Boote und der UB-Boote der Hochseeflotte sowie der UB-Boote des Marinekorps im Sommer 1916. Der Übergang zum U-Bootskrieg nach den Prisenordnung 196—245

14. Der Handelskrieg der U-Boote von Anfang Oktober 1916 bis Ende Januar 1917 . . . . . 246—352

15. Die Entwicklung der deutsch-amerikanischen Beziehungen von der Beilegung des „Sussex"-Falles bis Anfang 1917. Das Zustandekommen des Entschlusses zum uneingeschränkten U-Bootskrieg am 9. Januar 1917 . . . . . 353—384

Versenkungsergebnisse 385

Namen der mit den verlorenen U-Booten vom Oktober 1915 bis Januar 1917 gebliebenen Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften 391

Personenverzeichnis 398

Sachverzeichnis 400

Textskizzen und Karten.

Entworfen von Vermessungsamtmann **A. Herzog.**

Textskizzen:

Skizze		Seite
Nr. 1.	U-Bootsminensperren vor der Themse-Mündung. Oktober 1915 bis April 1916 . . . folgt auf	52
" 2.	U-Bootsminensperren nördlich der Themse. Oktober 1915 bis Januar 1917 . . . folgt auf	56
" 3.	U-Bootsminensperren vor Lowestoft und Yarmouth. Oktober 1915 bis Januar 1917	61
" 4.	U-Bootsminensperren zwischen Yarmouth und Flamborough Head. Dezember 1915 bis Januar 1917 . . . folgt auf	62
" 5.	U-Bootsminensperren vor und in den Downs sowie zwischen Nieuport und Calais. Oktober 1915 bis Januar 1917 . . . folgt auf	64
" 6.	U-Bootsminensperren zwischen Dover und Newhaven und zwischen Gris Nez und Boulogne. Oktober 1915 bis Januar 1917 . . . folgt auf	66
" 7.	Straße von Otranto	173
" 8.	Englische Minensperren und Minennetze östlich der Dover-Straße 1916 (nach amtlichen englischen Angaben, die nach dem Kriege bekanntgeworden sind)	185
" 9.	U-Bootsminensperren vor der Themse-Mündung. Mai 1916 bis Januar 1917 . . . folgt auf	192
" 10.	Tätigkeit der U-Boote der Hochseeflotte einschließlich der Minen-U-Boote im Nördlichen Eismeer. August bis November 1916	235
" 11.	U-Bootsminensperren vor der englischen Kanalküste und bei Swansea. Oktober 1915 bis Januar 1917 . . . folgt auf	308
" 12.	U-Bootsminensperren vor den Häfen der französischen Nord- und Westküste. Oktober 1915 bis Januar 1917 . . . folgt auf	320

Die Minensperren sind den Sperrmeldungen entsprechend eingetragen. Die Skizzen sind zum Teil Ausschnitte aus Seekarten neueren Datums, die Befeuerung und Betonnung an den feindlichen Küsten war während des Krieges unzuverlässig, der Stand der Seezeichen in den Skizzen entspricht daher nicht durchweg den damaligen Kriegsverhältnissen.

Karten:

(am Schluß des Bandes)

Karte 1. Erfolge der U-Boote im Mittelmeer und Schwarzen Meer. Oktober bis Dezember 1915.

" 2. Erfolge der U-Boote im Mittelmeer und Schwarzen Meer. Januar bis März 1916.

" 3. Erfolge der U-Boote im Mittelmeer und Schwarzen Meer. April bis Juni 1916.

" 4. Von den Minen-U-Booten im Mittelmeer und Schwarzen Meer von November 1915 bis Januar 1917 gelegte Minensperren (Tabelle der Minensperren siehe Sonderblatt).

" 5. Erfolge der Flandern-U-Boote. Oktober bis Dezember 1915.

" 6. " " " " " Januar bis März 1916.

" 7. " " " " " April bis Juni 1916.

" 8. Erfolge der U-Boote der Hochseeflotte an der englischen Ost- und Westküste. Dezember 1915 bis September 1916.

" 9. Erfolge der U-Boote im Mittelmeer und Schwarzen Meer. Juli bis September 1916.

" 10. U-Bootserfolge im Bottnischen und Finnischen Meerbusen. November 1915 bis November 1916.

" 11. Erfolge der Flandern-U-Boote. Juli bis September 1916.

" 12. " " " " " Oktober und November 1916.

" 13. " " " " " Dezember 1916 und Januar 1917.

" 14. Erfolge der U-Boote der Hochseeflotte und der U-Boote im Mittelmeer und Schwarzen Meer. Oktober und November 1916.

" 15. Erfolge der U-Boote der Hochseeflotte und der U-Boote im Mittelmeer. Dezember 1916 und Januar 1917.

" 16. Von den Minen-U-Booten der Hochseeflotte von März 1916 bis Januar 1917 gelegte Minensperren (Tabelle der Minensperren siehe Sonderblatt).

1. Die Kriegsgliederung der Front-U-Boote von Oktober 1915 bis Januar 1917.

Die Befehlsstellen und Stützpunkte für den Handelskrieg der U-Boote blieben in den 16 Monaten vom 1. Oktober 1915 bis zum 31. Januar 1917 die gleichen wie in dem vorhergehenden, im Band 2 des Marinearchiv-Werkes behandelten Abschnitt.

Gewässer um England:

U-Boote der Hochseeflotte; I. bis IV. U-Halbflottille, die am 1. 10. 16 die Bezeichnung U-Flottillen erhielten, unter dem Befehl des Führers der U-Boote (F. d. U.). — Wilhelmshaven, Helgoland, Emden.

Marinekorps; U-Flottille Flandern. — Brügge, Zeebrügge, Ostende.

Mittelmeer:

Deutsche U-Flottille Pola, vor dem 18. 11. 15 U-Halbflottille. — In den österreichisch-ungarischen Kriegshäfen Pola und Cattaro.

Schwarzes Meer:

Mittelmeerdivision in Konstantinopel.

Ostsee:

Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte (O. d. O.), V. U-Halbflottille, vom 1. 11. 16 ab U-Flottille Kurland genannt. — Kiel, Danzig, Libau.

Die Gesamtzahl der Front-U-Boote stieg in den 16 Monaten von 40 auf 102.

Im einzelnen:

Boote der Hochseeflotte . . .	von	8	auf	46,
= des Marinekorps . . .	=	15	=	22,
= der U-Flottille Pola . .	=	7	=	22,
= in der Ostsee	=	5	=	9,
in Konstantinopel sank die Zahl	=	5	=	3.

Da mit der Vermehrung der U-Boote durch Neubauten zugleich eine Erhöhung des Gefechtswertes des einzelnen Bootes eintrat, gibt das Wachsen der Bootszahlen allein kein vollständiges Bild von der erzielten Steigerung der Leistungsfähigkeit der U-Bootswaffe. Anschaulicher wirken die entsprechenden Deplacementszahlen. Während die Gesamtzahl der Front-U-Boote auf das 2,55fache, von 40 auf 102, stieg, wuchs der Gesamttonnengehalt auf das 3,62fache, von 14 065 t auf 50 955 t.

Im einzelnen:

Boote der Hochseeflotte . .	von	5430	auf	28 590 t,
" des Marinekorps . .	"	2190	"	5 625 "
" der U-Flottille Pola	"	3730	"	12 470 "
" in der Ostsee . . .	"	2000	"	3 445 "
" in Konstantinopel .	"	715	"	825 "

Durch diese Zahlen wird auch die Bewertung der einzelnen Kriegsschauplätze seitens der Seekriegsleitung und die Änderung der Bewertung im Laufe der zu betrachtenden Zeitspanne angedeutet.

In der nachstehenden Kriegsgliederung sind sämtliche vom 1. 10. 15 bis 31. 1. 17 in der Front verwendeten U-Boote aufgeführt. Der dauernde Wechsel der zahlenmäßigen Stärke der U-Bootsverbände durch das Hinzutreten neuer Boote, durch Verluste und durch Verlegung einzelner Boote von einem Kriegsschauplatz zu einem anderen ist ersichtlich gemacht. Die bis zum 31. 1. 17 bei ihren Verbänden geführten U-Boote sind noch über diese Zeit hinaus dort in Dienst gewesen.

U-Boote der Hochseeflotte.

Führer der U-Boote (F. d. U.): Fregattenkapitän **Bauer.**

Admiralstabsoffizier: Kaptlt., vom 24. 4. 16 ab Korv. Kapt. **Lützow.**

Verbandsingenieur: Marinestabsingenieur **Volkmann.**

I. U-Halbflottille:[1])

(Vom 13. 11. 15 bis 31. 12. 15 waren Chef und Stab der I. U-Hfl. den Ostseestreitkräften zugeteilt.)

Chef: Kapitänleutnant **Pasquay.**

Halbflottilleningenieur: Marinestabsingenieur **Sembill.**

„U 71"	Kaptlt.	**Hugo Schmidt,** 7. 4. 16—31. 1. 17	7. 4. 16 zur Front.
„U 72"	"	**Krafft,** 11. 4. 16—19. 8. 16	11. 4. 16 zur Front. — 20. 8. 16 von Helgoland ausgelaufen nach dem Mittelmeer.
„U 74" †	"	**Erwin Weisbach** †, 18.3.16—27.5.16	18. 3. 16 zur Front. — 27. 5. 16 vor dem Firth of Forth im Gefecht mit engl. Bewachungsdampfer gesunken.
„U 75"	"	**Beitzen,** 19. 5. 16—31. 1. 17	19. 5. 16 zur Front.
„U 76" †	"	**Bender,** 29. 6. 16—27. 1. 17	29. 6. 16 zur Front. — 27. 1. 17 an der norweg. Küste von eigener Besatzung versenkt, da Boot wegen schwerer Schäden nicht mehr verwendungsfähig.
„U 77" †	"	**E. Günzel** †, 29. 6. 16—(?) 7. 16..	5. 7. 16 nach schottischer Ostküste ausgelaufen; vermißt.
„U 78"	"	**Dröscher,** 9. 7. 16—31. 1. 17	9. 7. 16 zur Front.
„U 79"	"	**Jeß,** 30. 7. 16—31. 1. 17	30. 7. 16 " "
„U 80"	"	**v. Glasenapp,** 27. 8. 16—31. 1. 17	27. 8. 16 " "
„U 51"	"	**Rumpel,** 30. 4. 16—24. 5. 16.....	30. 4. 16 zunächst zur I. U-Hfl. bis zur Bildung der II. U-Hfl. am 25. 5. 16
„U 52"	"	**Hans Walther,** 9. 5. 16—24. 5. 16	9. 5. 16 vorläufig (wie „U 51") zur I. U-Hfl., dann II. U-Hfl. am 25. 5. 16
„UB 21"	Oblt. z. S.	**Hashagen,** 14. 4. 16—26. 11. 16..	14. 4. 16 zur Front.
	"	**Franz Walther,** 27. 11. 16—31. 1. 17	
„UB 22"	"	**Putzier,** 14. 4. 16—31. 1. 17	14. 4. 16 " "

[1]) Am 1. 10. 16 erhielten die 4 U-Halbflottillen der Hochseeflotte die Bezeichnung: „U-Flottillen".

Die hinter den Namen der U-Bootskommandanten stehenden Daten geben die Dauer des Kommandos bei den betreffenden Frontstellen an.

„UB 27"	Oblt. z. S.	Dieckmann, 14. 4. 16—31. 10. 16..	14. 4. 16 zur Front.
	"	Lübbe, 1. 11. 16—31. 1. 17	
„UB 34"	"	Theodor Schultz, 27.7.16.—31.1.17	27. 7. 16 " "
„UB 35"	"	Gebeschus, 18. 8. 16—26. 9. 16...	18. 8. 16 " "
	"	v. Schrader, 27. 9. 16—5. 11. 16	
	"	Gebeschus, 6. 11. 16.—31. 1. 17	
„UC 24"	Kaptlt.	Willich, 13. 11. 16—31. 1. 17	13. 11. 16 " "
„UC 29"	Oblt. z. S.	Rosenow, 19. 10. 16—31. 1. 17...	19. 10. 16 " "
„UC 30"	"	Stenzler, 16. 11. 16—31. 1. 17...	16. 11. 16 " "
„UC 31"	"	v. Schrader, 10. 12. 16—31. 1. 17..	10. 12. 16 " "
„UC 32"	"	Breyer, 27. 11. 16—31. 1. 17.....	27. 11. 16 " "
„UC 33"	Kaptlt.	Schelle, 16. 12. 16—31. 1. 17.....	16. 12. 16 " "
„UC 40"	Oblt. z. S.	Deuerlich, 15. 12. 16—31. 1. 17...	15. 12. 16 " "
„UC 41"	Kaptlt.	Bernis, 18. 12. 16—31. 1. 17.....	18. 12. 16 " "
„UC 43"	"	Sebelin, 25. 12. 16—31. 1. 17....	25. 12. 16 " "

II. U-Halbflottille:

(Am 25. 5. 1916 von neuem gebildet.)

Chef: Kapitänleutnant v. Rosenberg-Gruszczynski.

Halbflottilleningenieur: Marinestabsingenieur Gille.

„U 51" †	Kaptlt.	Rumpel †, 25. 5. 16—14. 7. 16...	14. 7. 16 vor der Jade von engl. U-Boot „H 5" durch Torpedoschuß versenkt.
„U 52"	"	Hans Walther, 25.5.16—14.11.16	15. 11. 16 von Helgoland ab nach dem Mittelmeer.
„U 53"	"	Rose, 31. 5. 16—31. 1. 17	31. 5. 16 zur Front.
„U 54"	"	Frhr. v. Bothmer, 2.7.16—31.1.17	2. 7. 16 " "
„U 55"	"	Werner, 29. 7. 16—31. 1. 17.....	29. 7. 16 " "
„U 56" †	"	Lorenz †, 18. 8. 16—(?) 11. 16 ...	18. 8. 16 zur Front. — Etwa Anfang November 1916 verloren. Ursache unbekannt.
„U 57"	"	Georg, 7. 9. 16—31. 1. 17	7. 9. 16 zur Front.
„U 58"	"	Wippern, 16. 10. 16.—31. 1. 17 ..	16. 10. 16 " "
„U 59"	"	Frhr. v. Fircks, 20.11.16—31.1.17	20. 11. 16 " "
„U 60"	"	Schuster, 13. 1. 17—31. 1. 17	13. 1. 17 " "
„UB 41"	Oblt. z. S.	v. Sichart, 2. 11. 16—31. 1. 17...	2. 11. 16 " "

III. U-Halbflottille:

Chef: Kapitänleutnant, vom 24. 4. 16 ab Korv. Kapt., **Gayer.**

Halbflottilleningenieur: Marinestabsingenieur **Papenberg.**

„U 19"	Kaptlt.	**Konstantin Kolbe,** 1.10.15—15.3.16	18. 8. 16 von W'haven zu den Ostseestreitkräften.
	Oblt. z. S.	**Raimund Weisbach,** 16. 3. 16 bis 14. 8. 16 (24. 4. 16 Kapitänleutnant)	
	"	**Spieß,** 15. 8. 16—18. 8. 16	
„U 20" †	Kaptlt.	**Schwieger,** 1. 10. 15—5. 11. 16 . . .	4. 11. 16 an der Westküste von Jütland gestrandet und 5. 11. 16 gesprengt.
„U 22"	"	**Hoppe,** 1. 10. 15—18. 8. 16	18. 8. 16 von W'haven zu den Ostseestreitkräften.
„U 24"	"	**Rudolf Schneider,** 1.10.15—14.10.16	
	"	**Walter Remy,** 15. 10. 16—31. 1. 17	
„U 43"	"	**Jürst,** 1. 10. 15—31. 1. 17	
„U 44"	"	**Wagenführ,** 1. 10. 15—31. 1. 17	
„U 45"	"	**Sittenfeld,** 11. 3. 16—31. 1. 17 . . .	11. 3. 16 zur Front.
„U 46"	Oblt. z. S.	**Hillebrand,** 29. 3. 16—6. 12. 16 . .	29. 3. 16 " "
	Kaptlt.	**Saalwächter,** 7. 12. 16—31. 1. 17	
„U 47"	"	**Metzger,** 8. 5. 16—8. 8. 16	8. 5. 16 zur III. U-Hfl. — 8. 8. 16 von Emden ab nach Kiel für Ostseestreitkräfte, später nach dem Mittelmeer.
„U 48"	"	**Buß,** 8. 6. 16—31. 1. 17	8. 6. 16 zur Front.
„U 49"	"	**Hartmann,** 7. 8. 16—31. 1. 17 . . .	7. 8. 16 " "
„U 50"	"	**Berger,** 30. 8. 16—31. 1. 17	30. 8. 16 " "

IV. U-Halbflottille:

Chef: Kapitänleutnant **Prause.**

Halbflottilleningenieur: Marinestabsingenieur **Rusche.**

„U 28"	Kaptlt.	**Frhr. v. Forstner,** 1.10.15—31.1.17	
„U 30"	"	**Grünert,** 5. 10. 16—31. 1. 17	Nach Instandsetzung (17. 9. 15 bis 16 4. 16) am 5. 10. 16 wieder zur Front.
„U 32"	"	**Frhr. v. Spiegel,** 1.10.15—30.6.16	16. 10. 16 von W'haven nach dem Mittelmeer.
	"	**Hartwig,** 1. 7. 16—15. 10. 16	
„U 63"	"	**Otto Schultze,** 2. 5. 16—16. 10. 16	2. 5. 16 zur Front. — 16. 10. 16 nach dem Mittelmeer.
„U 64"	"	**Moraht,** 31. 5. 16—26. 10. 16	31. 5. 16 zur Front. — 26. 10. 16 nach dem Mittelmeer.

„U 65"	Kaptlt.	v. Fischel, 2. 7. 16—26. 10. 16 ...	2. 7. 16 zur Front. — 26. 10. 16 nach dem Mittelmeer.
„U 66"	"	v. Bothmer, 15. 1. 16—31. 1. 17 ..	15. 1. 16 von den Ostseestreitkräften zur Nordseefront.
„U 67"	"	v. Rosenberg-Gruszczynski, 22.10.15 bis 15. 3. 16	22. 10. 15 zur Front.
	"	Nieland, 16. 3. 15—31. 1. 17	
„U 68" †	"	L. Güntzel †, 28. 11. 15—22. 3. 16	28. 11. 15 zur Front. — 22. 3. 16 von engl. Q-Schiff „Farnborough" vernichtet.
„U 69"	"	Wilhelms, 4. 3. 16—31. 1. 17....	4. 3. 16 zur Front.
„U 70"	"	Wünsche, 9. 2. 16—31. 1. 17	9. 2. 16 " "
„U 81"	"	Raimund Weisbach, 18. 10. 16 bis 31. 1. 17	18. 10. 16 " "
„U 82"	"	Adam, 21. 11. 16—31. 1. 17	21. 11. 16 " "
„U 83"	"	Hoppe, 31. 10. 16—31. 1. 17.....	31. 10. 16 " "
„U 84"	"	Röhr, 3. 12. 16—31. 1. 17.....	3. 12. 16 " "
„U 85"	"	Petz, 15. 1. 17—31. 1. 17.....	15. 1. 17 " "

U-Boote des Marinekorps.

U-Flottille Flandern:

Chef: Korvettenkapitän **Bartenbach.**

Flottilleningenieur: Marinestabsingenieur **Augustini.**

„UB 2"	Oblt. z. S.	Werner Fürbringer, 1. 10. 15 bis 14. 3. 16	15. 3. 16 von Zeebrügge zu den Ostseestreitkräften.
„UB 5"	"	Smiths, 1. 10. 15—6. 10. 15.....	6. 10. 15 von Zeebrügge zu den Ostseestreitkräften.
„UB 6"	"	Haeker, 1. 10. 15—12. 11. 15	
	"	Ernst Voigt, 13. 11. 15—26. 4. 16	
	"	Karl Neumann, 27. 4. 16—21. 7. 16	
	"	v. Heydebreck, 22. 7. 16—9. 1. 17	
	"	Steckelberg, 10. 1. 17—31. 1. 17	
„UB 10"	"	Steinbrinck, 1. 10. 15—12. 1. 16	
	"	Saltzwedel, 13. 1. 16—18. 6. 16	
	"	Buch, 19. 6. 16—11. 9. 16	
	"	Amberger, 12. 9. 16—13. 11. 16	
	"	v. Rohrscheidt, 14. 11. 16—7. 1. 17	
	"	Pilzecker, 8. 1. 17—31. 1. 17	
„UB 12"	"	Nieland, 1. 10. 15—20. 11. 15	
	"	Kiel, 21. 11. 15—25. 6. 16	
	"	Gerth, 26. 6. 16—3. 11. 16	
	"	Niemer, 4. 11. 16—19. 1. 17	
	"	Steindorff, 20. 1. 17—31. 1. 17	

„UB 13"†	Oblt. z. S.	**W. G. Becker**, 1. 10. 15—14. 12 15	Ende April 1916 verloren. Ursache ungewiß.
	"	**Karl Neumann**, 15. 12. 15—11. 3. 16	
	"	**Metz** †, 12. 3. 16—(?) 4. 16	
„UB 16"	"	**Hans Valentiner**, 1. 10. 15—4. 4. 16	
	"	**Hundius**, 5. 4. 16—29. 8. 16	
	"	**Müller-Schwarz**, 30. 8. 16—19. 1. 17	
	"	**Riemer**, 20. 1. 17—31. 1. 17	
„UB 17"	"	**Wenninger**, 1. 10. 15—6. 2. 16	
	"	**Metz**, 7. 2. 16—9. 3. 16	
	"	**Werner Fürbringer**, 10. 3. 16—16. 3. 16, stellvertretend	
	"	**Moecke**, 17. 3. 16—15. 4. 16	
	"	**Wenninger**, 16. 4. 16—27. 6. 16	
	"	**Suadicani**, 28. 6. 16—7. 7. 16	
	"	**Degetau**, 8. 7. 16—3. 12. 16	
	"	**Ulrich Meier**, 4. 12. 16—31. 1. 17	
„UB 18"	"	**Steinbrinck**, 16. 2. 16—27. 10. 16	16. 2. 16 zur Front.
	"	**Lafrenz**, 28. 10. 16—31. 1. 17	
„UB 19"†	"	**Walther Gustav Becker**, 1. 3. 16 bis 3. 11. 16 ..... (24. 4. 16 Kapitänleutnant)	1. 3. 16 zur Front. — 30. 11. 16 im Engl. Kanal durch engl. Q-Schiff „Penshurst" mit Artillerie versenkt.
	"	**Noodt**, 4. 11. 16—30. 11. 16	
„UB 23"	"	**Voigt**, 19. 5. 16—9. 11. 16	19. 5. 16 zur Front.
	"	**Ziemer**, 10. 11. 16—31. 1. 17	
„UB 26"†	"	**Smiths**, 21. 3. 16—5. 4. 16	21. 3. 16 zur Front. — 5. 4. 16 vor Le Havre in Netz geraten, durch Wasserbomben vernichtet.
„UB 29"†	"	**Pustkuchen**, 8. 3. 16—2. 11. 16 ...	8. 3. 16 zur Front. — Anfang Dezember im Engl. Kanal verlorengegangen. Ursache ungewiß.
	"	**Platsch** †, 3. 11. 16—(?) 12. 16	
„UB 37"†	"	**Hans Valentiner**, 5. 7. 16—6. 11. 16	5. 7. 16 zur Front. — 14. 1. 17 im Engl. Kanal durch engl. Q-Schiff „Penshurst" mit Artillerie versenkt.
	"	**Günther** †, 7. 11. 16—14. 1. 17	
„UB 38"	Kaptlt.	**Waßner**, 10. 9. 16—18. 11. 16 ...	10. 9. 16 zur Front.
	Oblt. z. S.	**Amberger**, 19. 11. 16—31. 1. 17	
„UB 39"	"	**Werner Fürbringer**, 21. 6. 16 bis 7. 11. 16	21. 6. 16 zur Front.
	"	**Küstner**, 8. 11. 16—31. 1. 17	
„UB 40"	"	**Karl Neumann**, 3. 10. 16—2. 12. 16	3. 10. 16 " "
	"	**Howaldt**, 3. 12. 16—31. 1. 17	
„UC 1"	"	**v. Werner**, 1. 10. 15—13. 4. 16	
	"	**Ramien**, 14. 4. 16—30. 8. 16	
	"	**Küstner**, 31. 8. 16—3. 11. 16	
	"	**Thielmann**, 4. 11. 16—25. 12. 16	
	"	**Steckelberg**, 26. 12. 16—12. 1. 17	
	"	**Thielmann**, 13. 1. 17—31. 1. 17	
„UC 3"†	"	**Waßner**, 1. 10. 15—11. 5. 16	Ende Mai 1916 (etwa 26. 5. 16) wahrscheinlich durch Mine vor der Flandernküste vernichtet.
	"	**Kreyfern** †, 12. 5. 16—26. 5. 16 (?)	

„UC 4"	Oblt. z. S.	**Moecke**, 4. 2. 16—14. 3. 16	4. 2. 16 von den Ostseestreitkräften zur Flandernflottille. — 15. 3. 16 von Zeebrügge zu den Ostseestreitkräften zurück. — 30. 9. 16 wieder zur Flandernflottille.
	"	**Buch**, 30. 9. 16—19. 10. 16	
	"	**Howaldt**, 20. 10. 16—26. 11. 16	
	"	**Reimarus**, 27. 11. 16—31. 1. 17	
„UC 5" †	"	**Pustkuchen**, 1. 10. 15—20. 12. 15..	27. 4. 16 vor der Themse festgekommen. Besatzung gefangen, Boot von der engl. Marine geborgen.
	"	**Mohrbutter**, 21. 12. 15—27. 4. 16	
„UC 6"	"	**Graf v. Schmettow**, 1. 10. 15 bis 4. 5. 16	
	"	**Ehrentraut**, 5. 5. 16—5. 9. 16	
	"	**Günther**, 6. 9. 16—4. 11. 16	
	"	**v. Zerboni di Sposetti**, 5. 11. 16 bis 31. 1. 17	
„UC 7" †	"	**Wäger**, 1. 10. 15—29. 11. 15.....	Wahrscheinlich 5. 7. 16 in engl. Minensperre vor der Flandernküste gesunken.
	"	**Haag** †, 30. 11. 15—5. 7. 16 (?)	
„UC 8" †	"	**Walter Schmidt**, —	4. 11. 15 auf dem Marsch nach Zeebrügge in holländischen Hoheitsgewässern festgekommen und interniert.
„UC 9" †	"	**Schürmann** †, 1. 10. 15—Ende Oktober 15 (?).....	20. 10. 15 zum Minenlegen bei Long Sand ausgelaufen, vermißt. Vermutlich auf engl. Minensperre oder auch durch eigene Mine gesunken.
„UC 10" †	"	**Nitzsche**, 19. 12. 15—13. 6. 16	19. 12. 15 zur Front. — 21. 8. 16 durch engl. U-Boot „E 54" torpediert.
	"	**Saltzwedel**, 14. 6. 16—26. 6. 16, stellvertretend	
	"	**Nitzsche**, 27. 6. 16—24. 7. 16	
	"	**Werner Albrecht** †, 25. 7. 16 bis 21. 8. 16	
„UC 11"	"	**Walter Schmidt**, 1. 10. 15—16. 10. 15	17. 10. 15 von Zeebrügge nach Kiel zur U-Inspektion für Ausbildungszwecke. — 11. 8. 16 wieder zur U-Flottille Flandern getreten.
	"	**Saltzwedel**, 11. 8. 16 — 20. 8. 16	
	"	**Schmitz**, 21. 8. 16 — 1. 12. 16	
	"	**v. Dittfurth**, 2. 12. 16 — 31. 1. 17	
„UC 14"	"	**Pilzecker**, 11.—31. 1. 17	Nach Außerdienststellung in Pola am 22. 10. 16 mit der Bahn nach Ostende geschafft und dort am 11. 1. 17 wieder in Dienst gestellt.
„UC 16"	"	**v. Werner**, 11. 9. 16 — 31. 1. 17 ..	11. 9. 16 zur Front.
„UC 17"	"	**Wenninger**, 2. 10. 16 — 31. 1. 17..	2. 10. 16 " "
„UC 18"	"	**Kiel**, 19. 10. 16 — 31. 1. 17	19. 10. 16 " "
„UC 19" †	"	**Nitzsche** †, 9. 11. 16 — Anf. Dez. 16 (?)	9. 11. 16 zur Front. — Etwa Anfang Dezember im Kanal vernichtet. Ursache ungewiß.
„UC 21"	"	**Saltzwedel**, 14. 11. 16 — 31. 1. 17	14. 11. 16 zur Front.
„UC 26"	"	**Graf v. Schmettow**, 12. 9. 16 bis 31. 1. 17	12. 9. 16 " "
„UC 46"	"	**Moecke**, 29. 11. 16 — 31. 1. 17	29. 11. 16 " "
„UC 47"	"	**Hundius**, 23. 1. 17 — 31. 1. 17 ...	23. 1. 17 " "

U-Boote der Ostseestreitkräfte.

V. U-Halbflottille, später U-Flottille Kurland:

(Hauptliegehafen Libau.)

(Am 1. 10. 16 erhielt die V. U-Halbflottille die Bezeichnung „V. U-Flottille" und am 1. 11. 16 „U-Flottille Kurland".)

Chef: Kapitänleutnant **Schött.**

Halbflottilleningenieur: Marineoberingenieur **Noebel.**

„UA"	Oblt. z. S.	**Scherb**, 1. 10. 15—21. 5. 16	21. 5. 16 von der V. U-Halbflottille zur U-Inspektion für Ausbildungszwecke getreten.
„U 9"	"	**Spieß**, 1. 10. 15—19. 4. 16	20. 4. 16 von der V. U-Hfl. zur U-J. (U-Schule) getreten.
„U 10"†	Kaptlt.	**Stuhr** †, 1. 10. 15—Ende Mai 16	27. 5. 16 von Libau nach dem Finnischen Meerbusen ausgelaufen, vermißt, wahrscheinlich auf russische Mine gelaufen.
„U 17"	"	**Hans Walther**, 1. 10. 15—31. 12. 15	10. 1. 16 von der V. U-Hfl. zur U-J. (U-Schule) getreten.
	"	**v. Fischel**, 1. 1. 16—9. 1. 16	
„UB 2"	Oblt. z. S.	**Karl Neumann**, 19. 3. 16—4. 4. 16	19. 3. 16 von Flandern zur V. U-Hfl. — 4. 12. 16 zur U-J. (U-Schule).
	"	**Bieber**, 5. 4. 16—1. 7. 16	
	"	**v. Keyserlingk**, 2. 7. 16—3. 12. 16	
„UB 5"	"	**Smiths**, 9. 10. 15—29. 2. 16	9. 10. 15 von Flandern zur V. U-Hfl. — 21. 9. 16 zur U-J. (U-Abtlg.).
	"	**v. Montigny**, 1. 3. 16—20. 9. 16	
„UB 20"	"	**Biebeg**, 12. 3. 16—31. 1. 17.....	12. 3. 16 zur Front.
„UB 30"	Kaptlt.	**Schapler**, 8. 5. 16—1. 10. 16	8. 5. 16 " "
	Oblt. z. S.	**v. Montigny**, 2. 10. 16—31. 1. 17	
„UB 32"	"	**Sahl**, 25. 5. 16—4. 12. 16	25. 5. 16 " "
	"	**Ruprecht**, 5. 12. 16—31. 1. 17	
„UB 33"	"	**Lefholz**, 10. 6. 16—31. 1. 17	10. 6. 16 " "
„UB 36"	"	**Albrecht**, 27. 6. 16—12. 12. 16 ...	27. 6. 16 " "
	"	**v. Keyserlingk**, 13. 12. 16—31. 1. 17	
„UC 4"	"	**Vesper**, 1. 10. 15—28. 12. 15.....	29. 12. 15 von Kiel nach der Nordsee. — 4. 2. 16 Zeebrügge. — 15. 3. 16 von Zeebrügge nach Kiel. — 19. 3. 16—24. 9. 16 bei der V. U-Hfl. — 25. 9. 16 von Kiel nach Flandern.
	"	**Hamm**, 19. 3. 16—8. 7. 16	
	"	**Bieber**, 9. 7. 16—15. 8. 16	
	"	**Pilzecker**, 16. 8. 16—14. 9. 16	
	"	**Buch**, 15. 9. 16—24. 9. 16	
„UC 25"	"	**Feldkirchner**, 12. 9. 16—31. 1. 17	12. 9. 16 zur Front.
„UC 27"	"	**Vesper**, 15. 9. 16—31. 1. 17	15. 9. 16 " "
„U 19"	"	**Spieß**, 19. 8. 16—31. 1. 17	19. 8. 16 von der Nordsee zur V. U-Hfl.
„U 22"	"	**Scherb**, 23. 8. 16—31. 1. 17.....	23. 8. 16 von der Nordsee zur V. U-Hfl.
„U 47"	Kaptlt.	**Metzger**, 9. 8. 16—9. 9. 16	Vorübergehend von der Nordsee der V. U-Hfl. zugeteilt.
„U 66"	"	**v. Bothmer**, 17. 10. 15—11. 1. 16.	17. 10. 15 zur Front. — 12. 1. 16 von Kiel nach der Nordsee.

Deutsche U-Flottille Pola.

(Am 18. 11. 15 gebildet; vorher „Deutsche U-Halbflottille Pola“,
Chef: Kapitänleutnant **Adam** bis 17. 11. 15.)

Flottillenchef: Korvettenkapitän **Kophamel.**
Flottilleningenieur: Marineſtabsingenieur **Dreykorn.**

„U 21“	Kaptlt.	**Herſing,** 1. 10. 15—31. 1. 17	
„U 32“	"	**Hartwig,** 8. 11. 16—31. 1. 17	16. 10. 16—8. 11. 16 von Emden nach Cattaro.
„U 33“	"	**Ganſſer,** 1. 10. 15—1. 3. 16, 27. 11. 16 bis 31. 1. 17	2. 3. 16 von Cattaro nach Konſtantinopel zur Mittelmeerdiviſion. — 15. 11. 16—27. 11. 16 von Konſtantinopel nach Cattaro zurück.
„U 34“	"	**Rücker,** 1. 10. 15—31. 1. 17	
„U 35“	"	**Kophamel,** 1. 10. 15—17. 11. 15, (17. 10. 15 Korvettenkapitän)	
	"	**v. Arnauld de la Perière,** 18. 11. 15 bis 31. 1. 17	
„U 38“	"	**Max Valentiner,** 11. 11. 15 bis 11. 5. 16, 7. 9. 16—31. 1. 17 ...	20. 10. 15—11. 11. 15 von Helgoland nach Cattaro. — 12. 5. 16 von Cattaro nach Konſtantinopel zur Mittelmeerdiviſion. — 11. 8. 16 bis 7. 9. 16 von Konſtantinopel nach Cattaro zurück.
„U 39“	"	**Forſtmann,** 1. 10. 15—31. 1. 17	
„U 47“	"	**Metzger,** 27. 12. 16—31. 1. 17....	15. 11. 16—27. 12. 16 von Borkum nach Cattaro.
„U 52“	"	**Hans Walther,** 24. 12. 16—31. 1. 17	15. 11. 16—24. 12. 16 von Helgoland nach Cattaro.
„U 63“	"	**Otto Schultze,** 6. 11. 16—31. 1. 17	16. 10. 16—6. 11. 16 von Emden nach Cattaro.
„U 64“	"	**Moraht,** 19. 11. 16—31. 1. 17....	20. 10. 16—19. 11. 16 von W'haven nach Cattaro.
„U 65“	"	**v. Fiſchel,** 18. 11. 16—31. 1. 17...	26. 10. 16—18. 11. 16 von W'haven nach Cattaro.
„UB 42“	"	**Wernicke,** 23. 3. 16—2. 8. 16	23. 3. 16 in Pola in Dienſt geſtellt. — 3. 8. 16—16. 8. 16 von Pola nach Konſtantinopel.
„UB 43“	Oblt. z. S.	**Niebuhr,** 24. 4. 16—28. 8. 16	24. 4. 16 in Pola in Dienſt geſtellt.
	Kaptlt.	**v. Mellenthin,** 29. 8. 16—31. 1. 17	
„UB 44“†	Oblt. z. S.	**Wäger** †, 11. 5. 16—(?) 8. 16	11. 5. 16 in Pola in Dienſt geſtellt. — 4. 8. 16 von Cattaro ausgelaufen nach Konſtantinopel. Boot vermißt.
„UB 45“	Kaptlt.	**Palis,** 26. 5. 16—2. 8. 16.....	26. 5. 16 in Pola in Dienſt geſtellt. — 3. 8. 16—12. 8. 16 von Cattaro nach Konſtantinopel.
„UB 46“	Oblt. z. S.	**Cäſar Bauer,** 12. 6. 16—22. 9. 16	12. 6. 16 in Pola in Dienſt geſtellt. — 23. 9. 16—7. 10. 16 von Pola nach Konſtantinopel.
„UB 47“	"	**Steinbauer,** 4. 7. 16—31. 1. 17...	4. 7. 16 in Pola in Dienſt geſtellt.
„U 72“	Kaptlt.	**Krafft,** 17. 9. 16—31. 1. 17	20. 8. 16—17. 9. 16 von Helgoland nach Cattaro.
„U 73“	"	**Sieß,** 30. 4. 16—31. 1. 17	2. 4. 16—30. 4. 16 von Helgoland nach Cattaro.

„UC 12"†	Oblt. z. S.	**Palis**, 1. 10. 15—1. 1. 16 ..... (17. 10. 15 Kapitänleutnant)	16. 3. 16 vor Tarent durch Minenexplosion gesunken.
	"	**Fröhner** †, 2. 1. 16—16. 3. 16	
„UC 14"	"	**Cäsar Bauer**, 1. 10. 15.—6. 1. 16.	22. 10. 16 in Pola außer Dienst gestellt, mit der Bahn nach Ostende für U-Flottille Flandern.
	"	**Franz Becker**, 7. 1. 16—30. 6. 16.	
	"	**Klatt**, 1. 7. 16—22. 10. 16	
„UC 20"	"	**Franz Becker**, 11. 12. 16—31. 1. 17	18. 10. 16—11. 12. 16 von Helgoland nach Cattaro.
„UC 22"	"	**v. Heimburg**, 12. 10. 16—31. 1. 17	22. 9. 16—12. 10. 16 von Helgoland nach Cattaro.
„UC 23"	"	**Kirchner**, 13. 10. 16—19. 11. 16 ..	23. 9. 16—13. 10. 16 von Helgoland nach Cattaro. — 20. 11. 16 bis 6. 12. 16 von Cattaro nach Konstantinopel zur Mittelmeerdivision.
„UC 34"	"	**Sprenger**, 8. 1. 17—31. 1. 17	18. 12. 16—8. 1. 17 von Helgoland nach Cattaro.
„UC 35"	Kaptlt.	**v. Voigt**, 25. 12. 16—31. 1. 17 ...	3. 12. 16—25. 12. 16 von Kiel nach Cattaro.
„UC 37"	Oblt. z. S.	**Launburg**, 12. 1. 17—31. 1. 17 ...	23. 12. 16—12. 1. 17 von Helgoland nach Cattaro.
„UC 38"	"	**Klatt**, 23. 1. 17—31. 1. 17.....	6. 1. 17—23. 1. 17 von Emden nach Cattaro.

U-Boote der Mittelmeerdivision in Konstantinopel.

(Seekriegführung im Schwarzen Meer.)

„U 33"	Kaptlt.	**Ganßer**, 11. 3. 16—15. 11. 16	11. 3. 16 von Cattaro in Konstantinopel eingetroffen. — 15. 11. 16 von Konstantinopel nach Pola zurück.
„U 38"	"	**Max Valentiner**, 22. 5. 16—10. 8. 16	22. 5. 16 von Cattaro in Konstantinopel eingetroffen. — 11. 8. 16 nach Cattaro zurück.
„UB 7"†	Oblt. z. S.	**Werner**, 1. 10. 15—11. 4. 16.....	27. 9. 16 von Varna ausgelaufen gegen Sewastopol. Boot vermißt.
	"	**Lütjohann** †, 12. 4. 16 bis etwa Anfang 10. 16	
„UB 8"	"	**v. Voigt**, 1. 10. 15—25. 5. 16	25. 5. 16 in Varna außer Dienst gestellt und an die bulgarische Marine abgegeben.
„UB 14"	"	**v. Heimburg**, 1. 10. 15—16. 6. 16	
	"	**Schwarz**, 17. 6. 16—31. 1. 17	
„UB 42"	Kaptlt.	**Wernicke**, 16. 8. 16—31. 1. 17....	16. 8. 16 von Pola in Konstantinopel eingetroffen.
„UB 45"†	"	**Palis** †, 12. 8. 16—6. 11. 16	12. 8. 16 von Cattaro in Konstantinopel eingetroffen. — 6. 11. 16 vor Varna auf russischer Mine gesunken.
„UB 46"†	Oblt. z. S.	**Cäsar Bauer** †, 7. 10. 16—7. 12. 16	7. 10. 16 von Pola in Konstantinopel eingetroffen. — 7. 12. 16 beim Ansteuern der Einfahrt in den Bosporus auf russischer Mine gesunken.
„UC 13"†	"	**Kirchner**, 1. 10. 15—29. 11. 15 ...	29. 11. 15 im Schwarzen Meer gestrandet.
„UC 15"†	"	**v. Dewitz**, 1. 10. 15—5. 10. 16 ...	13. 11. 16 von Konstantinopel in das Schwarze Meer ausgelaufen, seitdem vermißt. Wahrscheinlich durch russische Mine gesunken.
	"	**Heller** †, 6. 10. 16—(?) 11. 16	
„UC 23"	"	**Kirchner**, 6. 12. 16—31. 1. 17	6. 12. 16 von Cattaro in Konstantinopel eingetroffen.

2. Bau- und Konstruktionsangaben über die nach Februar 1915 in Auftrag gegebenen, bis Januar 1917 zur Front gelangten U-Boote.

Die von Anfang Oktober 1915 bis Ende Januar 1917 verwendeten U-Boote stammten bezüglich ihrer Konstruktion und des Baubeginns etwa zur Hälfte aus der Vorkriegszeit und den ersten sieben Monaten des Krieges. Die Angaben über diese Boote sind, soweit sie bis Februar 1915 in Auftrag gegeben waren, im Band 1 des Archivwerkes enthalten; ebenso sind dort die Überlegungen angeführt, die den Konstruktionsentwürfen der in den ersten Kriegsmonaten entstandenen neuen U-Bootstypen — der B I-, C I- und großen Minen-Boote — zugrunde lagen, sowie die Umstände, welche für die Bemessung der Zahl der Neubauten, der Heranziehung der Werften usw. bestimmend gewesen sind[1]).

Bei einem anderen Teil der in dem vorliegenden Abschnitt in Erscheinung tretenden U-Boote stammen Konstruktion und Bauauftrag aus der Zeit nach Februar 1915. Die entsprechenden Angaben über diese Boote sind in der nachstehenden Übersicht verzeichnet. Soweit die darin genannten U-Boote nicht in der Kriegsgliederung der Front enthalten sind, taten die Boote für Ausbildungszwecke Dienst, oder sie befanden sich Ende Januar 1917 noch in Erprobung.

In der gleichen Weise wie in den ersten Kriegsmonaten wurde von dem Reichs-Marine-Amt auch während des Jahres 1915 — und darüber hinaus — nach dem Plan verfahren, neben der Fortsetzung des Neubaus großer U-Boote solche von kleinerem Deplacement und kurzer Bauzeit auf Stapel zu legen, um möglichst schnell die Zahl der U-Boote zu steigern. Die bei der Kriegsverwendung der B I- und C I-Boote gewonnenen Erfahrungen hatten jedoch ergeben, daß die technische Leistungsfähigkeit dieser kleinsten U-Boote und ihre Bewaffnung den Anforderungen des Handelskrieges nicht gewachsen waren. Daher wurden zwei verbesserte Konstruktionen geschaffen, die der B II- und C II-Boote.

[1]) Band 1, S. 158—167.

Die 260—270 t großen B II-Boote hatten eine Bauzeit von 5 bis 6 Monaten für das erste Boot einer Reihe, und die rund 400 t großen C II-Boote eine Bauzeit von etwa 8 Monaten im Vergleich zu etwa 4 Monaten bei den 127—160 t großen B I- und C I-Booten.

Durch die Vergrößerung des Deplacements ergab sich für die B II- und C II-Boote die Möglichkeit des Einbaus zweier Maschinen und dadurch ein Vielfaches an Betriebssicherheit gegenüber den B I- und C I-Booten, außerdem eine wesentliche Steigerung des Fahrbereichs, der Seefähigkeit und ↑-Geschwindigkeit sowie eine Verstärkung der Bewaffnung. Besonders konnte den C II-Booten neben ihrer Minenausrüstung eine Bewaffnung mit Torpedos und Geschütz gegeben werden, so daß ein vielseitiger, für jede Art des Handelskrieges nutzbarer U-Bootstyp entstand.

Wie die Übersicht zeigt, herrschte die Fertigstellung von B- und C-Booten 1915/16 bei weitem vor. Als fünfte U-Bootswerft wurde dazu die Werft von Blohm & Voß in Hamburg herangezogen. Sobald die sonst in Betracht kommenden Werften für neue Bestellungen großer U-Boote aufnahmefähig waren, wurde gleichzeitig auf die Vermehrung dieser militärisch wertvollsten Boote Bedacht genommen: des sogenannten Mobilmachungstyps — U 63—65 und U 81—86 auf der Germaniawerft — und auch der großen Minenboote — U 75—80 auf der Vulcanwerft —.

Allgemein war für die Erteilung der laufenden U-Bootsaufträge der Grundsatz maßgebend, daß die U-Bootswerften ununterbrochen bis zu der durch die verfügbare Arbeiterzahl und die vorhandenen Betriebseinrichtungen gezogenen Grenze ihrer Leistungsfähigkeit voll beschäftigt wurden. Der Umfang der einzelnen U-Bootsbestellungen wurde jedesmal verhältnismäßig gering bemessen, da neue U-Bootskonstruktionen in gewissem Sinne stets Versuche darstellten, welche der Kriegserprobung bedurften, und weil ferner die Art der U-Bootskriegführung eine wechselnde war. Dem Reichs-Marine-Amt erschien es deshalb geboten, sich nicht für lange Frist auf bestimmte U-Bootsgattungen festzulegen, sondern freie Hand zu behalten, jederzeit den U-Bootsbau den militärischen Anforderungen anpassen zu können.

So ist das auffallende Bevorzugen des Baues der Minen-U-Boote 1915/16 dadurch zu erklären, daß die bestehenden politischen Hemmungen den Handelskrieg der Torpedo-U-Boote im Kriegsgebiet um England zurücktreten ließen, dagegen den Minenkrieg in den Vordergrund rückten.

Fortsetzung Seite 20

Erläuterung zu

Spalte 2: G. W. = Germania-Werft, Kiel; K. W. D. = Kaiserliche Werft, Danzig; Vulkan = Vulkan-Werft, Hamburg; Weser = A. G. Weser, Bremen; B. u. V. = Werft Blohm u. Voß, Hamburg.

Spalte 5: unter a) ist die ▲ Verdrängung des tauchklar ausgerüsteten und ausgetrimmten Bootes mit vollen, normalen Bunkern, unter b) die ▼ Verdrängung des Bootes im Zustande wie zu a), jedoch einschließlich Tauchtanks ohne durchflutete Räume angegeben (▲ = Überwasser, ▼ = Unterwasser).

Spalte 6: ▼ B = Unterwasser-Bugrohr; ▼ H = Unterwasser-Heckrohr; ▲ B = Überwasser-Bugrohr.

1	2	3	4	5	6	7
Boote	Bauwerft	Auftrag erteilt	Indienststellung zur Abnahme	Verdrängung a) ▲-Verdrängung b) ▼-Verdrängung ohne durchflutete Räume c) Gesamtformverdrängung cbm	Torpedo- und Minenausrüstung a) Torpedorohre b) Minenrohre oder -schächte Stück und Art	a) Torpedos (Höchstzahl) und Kaliber b) Minen
U 63—65	G. W.	17. 5. 15	11. 3. 16 15. 4. 16 12. 5. 16	a) 810 b) 927 c) 1160	a) 2 ▼ B 2 ▼ H b) —	a) 8—50 cm b) —
U 81—86	G. W.	23. 6. 15	22. 8. 16 17. 9. 16 6. 9. 16 7. 10. 16 23. 10. 16 1. 12. 16	a) 808 b) 946 c) 1160	a) 2 ▼ B 2 ▼ H b) —	a) 10—50 cm b) —
U 75—80	Vulkan	9. 3. 15	26. 3. 16 11. 5. 16 10. 3. 16 20. 4. 16 25. 5. 16 6. 6. 16	a) 755 b) 832 c) 980	a) 1 ▼ B 1 ▼ H außerhalb des Druckkörpers im Oberdeck b) 2 ▼ H Minenrohre	a) 4—50 cm b) 34—38 Minen
UB 18—23	B. u. V.	30. 4. 15	11. 12. 15 17. 12. 15 10. 2. 16 20. 2. 16 2. 3. 16 13. 3. 16	a) 263 b) 292 c) 324	a) 2 ▼ B b) —	a) 4—50 cm b) —

den Tabellen:

Spalte 8: unter b1) bedeutet z. B. 6400/8,0: den größten Überwasser-Fahrbereich = 6400 Seemeilen bei 8.0 Knoten Stundengeschwindigkeit (bei normalem Ölvorrat); unter b2) bedeutet z. B. 9360/7,0: den größten Überwasser-Fahrbereich = 9360 Seemeilen bei 7,0 Knoten Stundengeschwindigkeit (einschließlich Zusatzbunker).

Spalte 9: bedeutet 60/5,0 den Unterwasser-Fahrbereich = 60 Seemeilen bei 5,0 Knoten Stundengeschwindigkeit.

Spalte 11: M. A. N. = Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg; G. W. = Germania-Werft; B. u. V. = Blohm u. Voß; PS = Pferdestärke; E = Elektrische Maschine.

8	9	10	11	12
Fahrbereiche a) Inhalt der Bunker (+ Zusatzbunker) in t b) Größter ↑-Fahrbereich 1. bei normalem Ölvorrat 2. einschließlich Zusatzbunker sm/kn	↓-Fahrbereich sm/kn	Bei den **Probefahrten** erreichte höchste Geschwindigkeit ↑ und ↓ kn	**Maschinen** Anzahl, Leistung und Bauform a) ↑-PS dauernd b) ↓-PS eine Stunde	**Etatsmäßige Besatzung** a) Offiziere b) Mannschaften
a) 78 (+ 30) b1) 6620/8,0 b2) 9170/8,0	60/5,0	↑ 16,55 ↓ 9,08	a) 2 × 1100 = 2 Takt G. W.-Öl-Motoren b) 2 × 550 E	a) 4 b) 35
a) 81 (+ 38) b1) 7630/8,0 b2) 11 220/8,0	56/5,0	↑ 16,83 ↓ 9,12	a) 2 × 1200 = 4 Takt M. A. N.-Öl-Motoren b) 2 × 550 E	a) 4 b) 35
a) 80 (+ 10) b1) 7000/7,0 b2) 7880/7,0	83/4,0	↑ 10,60 ↓ 7,98	**U 75 und U 76:** a) 2 × 450 = 4 Takt Benz-Öl-Motoren **U 77, U 78 und U 80:** a) 2 × 450 = 4 Takt Körting-Öl-Motoren **U 79:** a) 2 × 550 = 4 Takt Vulkan-Öl-Motoren b) 2 × 450 E	a) 4 b) 35
a) 22 (+ 6) **UB 18 und UB 19:** b1) 5220/5,0 b2) 6650/5,0 **UB 20—UB 23:** b1) 5060/5,0 b2) 6450/5,0	45/4,0	↑ 9,15 ↓ 5,8	**UB 18 und UB 19:** a) 2 × 142 = 4 Takt Daimler-Öl-Motoren **UB 20—UB 23:** a) 2 × 142 = 4 Takt Körting-Öl-Motoren b) 2 × 140 E	a) 2 b) 21

16 2. Konstruktionsangaben über die bis Januar 1917 zur Front gelangten U-Boote.

1	2	3	4	5	6	7
Boote	Bauwerft	Auftrag erteilt	Indienststellung zur Abnahme	Verdrängung a) ▲-Verdrängung b) ▼-Verdrängung ohne durchflutete Räume c) Gesamtformverdrängung cbm	Torpedo- und Minenausrüstung a) Torpedorohre b) Minenrohre oder -schächte Stück und Art	a) Torpedos (Höchstzahl) und Kaliber b) Minen Stück und Art
U B 24—29	Weser	30. 4. 15	18. 11. 15 11. 12. 15 27. 12. 15 23. 2. 16 7. 1. 16 18. 1. 16	a) 265 b) 291 c) 324	a) 2 ▼ B b) —	a) 4 — 50 cm b) —
U B 30—41	B. u. V.	22. 7. 15	18. 3. 16 25. 3. 16 11. 4. 16 22. 4. 16 10. 6. 16 22. 6. 16 22. 5. 16 17. 5. 16 19. 7. 16 29. 4. 16 17. 8. 16 25. 8. 16	a) 274 b) 303 c) 347	a) 2 ▼ B b) —	a) 4 — 50 cm b) —
U B 42—47	Weser	31. 7. 15	23. 3. 16 24. 4. 16 11. 5. 16 26. 5. 16 12. 6. 16 4. 7. 16	**U B 42:** a) 279 **U B 43—47:** a) 272 b) 305 c) 347	a) 2 ▼ B b) —	a) 4 — 50 cm b) —
U C 16—24	B. u. V.	29. 8. 15	26. 6. 16 23. 7. 16 15. 8. 16 22. 8. 16 8. 9. 16 15. 9. 16 1. 7. 16 28. 7. 16 17. 8. 16	a) 417 b) 493 c) 545	a) 2 ▲ B außerhalb des Druckkörpers im Oberdeck 1 ▼ H im Druckkörper b) 6 Minenschächte	a) 7 — 50 cm b) 18 U C — Minen

8	9	10	11	12
Fahrbereiche a) Inhalt der Bunker (+ Zusatzbunker) in t b) Größter ↗-Fahrbereich 1. bei normalem Ölvorrat 2. einschließlich Zusatzbunker sm/kn	↘-Fahrbereich sm/kn	Bei den **Probefahrten** erreichte höchste Geschwindigkeit ↗ und ↘ kn	**Maschinen** Anzahl, Leistung und Bauform a) ↗-PS dauernd b) ↘-PS eine Stunde	**Etatsmäßige Besatzung** a) Offiziere b) Mannschaften
a) 22 (+ 6) **UB 24, UB 25, UB 27 und UB 28:** b1) 6400/5,0 b2) 8150/5,0 **UB 26 und UB 29:** b1) 5660/5,0 b2) 7200/5,0	45/4,0	↗ 8,64 ↘ 5,7	**UB 24, UB 25, UB 27 und UB 28:** a) 2 × 135 = 4 Takt Benz-Öl-Motoren **UB 26 und UB 29:** a) 2 × 142 = 4 Takt Daimler-Öl-Motoren b) 2 × 140 E	a) 2 b) 21
a) 21 (+ 7) **UB 30 und UB 35:** b1) 6100/5,0 b2) 8150/5,0 **UB 36—UB 41:** b1) 5270/5,0 b2) 7030/5,0	66/4,0	↗ 9,0 ↘ 5,7	**UB 30—UB 35:** a) 2 × 135 = 4 Takt Benz-Öl-Motoren **UB 36—UB 41:** a) 2 × 142 = 4 Takt Körting-Öl-Motoren b) 2 × 140 E	a) 2 b) 21
a) 22 (+ 5) b1) 5660/5,0 b2) 6940/5,0	66/4,0	↗ 8,8 ↘ 6,22	a) 2 × 142 = 4 Takt Daimler-Öl-Motoren b) 2 × 140 E	a) 2 b) 21
a) 41 (+ 15) b1) 6920/7,0 b2) 9430/7,0	55/4,0	↗ 11,47 ↘ 7,0	**UC 16—UC 21:** a) 2 × 250 = 4 Takt M. A. N.-Öl-Motoren **UC 22—UC 24:** a) 2 × 250 = 4 Takt B. u. V.-Öl-Motoren b) 2 × 230 E	a) 3 b) 23

1	2	3	4	5	6	7
Boote	Bauwerft	Auftrag erteilt	Indienststellung zur Abnahme	Verdrängung a) ⩚-Verdrängung b) ⩛-Verdrängung ohne durchflutete Räume c) Gesamtformverdrängung cbm	Torpedo- und Minenausrüstung a) Torpedorohre b) Minenrohre oder -schächte Stück und Art	a) Torpedos (Höchstzahl) und Kaliber b) Minen
UC 25—33	Vulkan	29. 8. 15	28. 6. 16 18. 7. 16 25. 7. 16 6. 8. 16 15. 8. 16 22. 8. 16 2. 9. 16 13. 9. 16 25. 9. 16	a) 400 b) 480 c) 550	a) 2 ⩚ B außerhalb des Druckkörpers im Oberdeck 1 ⩛ H im Druckkörper b) 6 Minenschächte	a) 7 – 50 cm b) 18 UC – Minen
UC 34—39	B. u. V.	20. 11. 15	26. 9. 16 4. 10. 16 3. 11. 16 13. 10. 16 19. 10. 16 29. 10. 16	a) 427 b) 509 c) 600	a) 2 ⩚ B außerhalb des Druckkörpers im Oberdeck 1 ⩛ H im Druckkörper b) 6 Minenschächte	a) 7 – 50 cm b) 18 UC – Minen
UC 40—45	Vulkan	20. 11. 15	1. 10. 16 11. 10. 16 18. 10. 16 25. 10. 16 4. 11. 16 18. 11. 16	a) 400 b) 480 c) 550	a) 2 ⩛ B außerhalb des Druckkörpers im Oberdeck 1 ⩛ H im Druckkörper b) 6 Minenschächte	a) 7 – 50 cm b) 18 UC – Minen
UC 46—48	Weser	20. 11. 15	15. 9. 16 13. 10. 16 6. 11. 16	a) 420 b) 502 c) 625	a) 2 ⩛ B außerhalb des Druckkörpers im Oberdeck 1 ⩛ H im Druckkörper b) 6 Minenschächte	a) 7 – 50 cm b) 18 UC – Minen

8	9	10	11	12
Fahrbereiche a) Inhalt der Bunker (+ Zusatzbunker) in t b) Größter ↗-Fahrbereich 1. bei normalem Ölvorrat 2. einschließlich Zusatzbunker sm/kn	↘-Fahrbereich sm/kn	Bei den **Probefahrten** erreichte höchste Geschwindigkeit ↗ und ↘ kn	**Maschinen** Anzahl, Leistung und Bauform a) ↗-PS dauernd b) ↘-PS eine Stunde	**Etatsmäßige Besatzung** a) Offiziere b) Mannschaften
a) 41 (+ 14) **UC 25—UC 27:** b1) 6910/7,0 b2) 9260/7,0 **UC 28—UC 30:** b1) 7020/7,0 b2) 9410/7,0 **UC 31—UC 33:** b1) 7480/7,0 b2) 10040/7,0	**UC 25 bis UC 27:** 53/4,0 **UC 28 bis UC 33:** 60/4,0	↗ 11,6 ↘ 6,68	**UC 25—UC 27:** a) 2 × 250 = 4 Takt M. A. N.-Öl-Motoren **UC 28—UC 30:** a) 2 × 260 = 4 Takt Körting-Öl-Motoren **UC 31—UC 33:** 2 × 250 = 4 Takt Benz-Öl-Motoren b) 2 × 230 E	a) 3 b) 23
a) 40 (+ 15) b1) 7260/7,0 b2) 10180/7,0	54/4,0	↗ 11,91 ↘ 6,8	**UC 34—UC 36:** a) 2 × 300 = 4 Takt B. u. V.-Öl-Motoren **UC 37—UC 39:** a) 2 × 300 = 4 Takt M. A. N.-Öl-Motoren b) 2 × 230 E	a) 3 b) 23
a) 41 (+ 14) b1) 7020/7,0 b2) 9410/7,0	60/4,0	↗ 11,74 ↘ 6,76	a) 2 × 260 = 4 Takt Körting-Öl-Motoren b) 2 × 230 E	a) 3 b) 23
a) 41 (+ 14,5) b1) 7280/7,0 b2) 9850/7,0	54/4,0	↗ 11,76 ↘ 6,98	a) 2 × 300 = 4 Takt M. A. N.-Öl-Motoren b) 2 × 230 E	a) 3 b) 23

Das Zunehmen der Überwassertätigkeit der U-Boote und die Bewaffnung der feindlichen Handelsschiffe führte notwendig zu einer Verstärkung der Artillerie der U-Boote. Soweit Gewichtszustand und Stabilität der fertigen großen Boote es zuließen, wurde eine 10,5 cm- oder eine zweite 8,8 cm-Kanone eingebaut. Von den 45 im vorliegenden Abschnitt verwendeten großen U-Booten erhielten 18 von Juli 1916 an je ein 10,5 cm-Geschütz. Die B II-Boote wurden statt des ursprünglich vorgesehenen 5 cm- mit dem 8,8 cm-Kaliber versehen. Alle Minenboote vom C II- und U 71-Typ waren von vornherein für je ein 8,8 cm eingerichtet, nur „U 79" bekam im Dezember 1916 ein 10,5 cm-Geschütz.

Schließlich brachte es die Entwicklung der U-Bootsabwehr in den feindlichen Küstengewässern mit sich, daß die U-Boote zum Handelskrieg immer mehr die freie See aufsuchten, und daß sich zwangsläufig das Bestreben geltend machte, den U-Bootskrieg nach weiter entfernten, unbewachten Seegebieten auszudehnen. Es galt daher die Seeausdauer der U-Boote zu erhöhen. Dieser Zweck wurde erfüllt, indem ein Teil der Tauchtanks der Boote als Zusatzbunker zur Aufnahme von Treiböl eingerichtet wurde.

3. Die Tätigkeit der U-Boote im Mittelmeer von Oktober 1915 bis April 1916.

Während der Handelskrieg der U-Boote in den Gewässern um England auf Grund des Befehls des neuen Admiralstabschefs, Admirals v. Holtzendorff, vom 18. 9. 15 ganz eingestellt worden war[1]), wurde der U-Bootskrieg im Mittelmeer unverändert fortgeführt. Das Mittelmeer war von deutscher Seite nicht als „Kriegsgebiet" erklärt worden. Dort war daher der Handelskrieg von den U-Booten im allgemeinen nach den Regeln der Prisenordnung zu führen. Besondere Befehle des Admiralstabs gaben jedoch den U-Bootskommandanten weitgehende Vollmacht zur Störung des starken feindlichen Kriegstransportverkehrs, der durch das Mittelmeer nach den Dardanellen und Saloniki ging. Dampfer, die nach ihrem Äußeren und nach den Begleitumständen, unter denen sie angetroffen wurden — Ort, Kurs, Sicherung durch Kriegsschiffsgeleit — als Truppen- oder Kriegsmaterialtransportdampfer anzusehen waren, durften wie Kriegsschiffe ohne Warnung angegriffen werden[2]). Eine Ergänzung erhielten die schon vor dem 1. 10. 15 der U-Flottille Pola gegebenen Anweisungen durch einen Befehl des Admiralstabs vom 4. 12. 15, der alle bewaffneten feindlichen Frachtdampfer zur warnungslosen Versenkung freigab; Passagierdampfer, auch wenn sie bewaffnet waren, blieben davon ausgenommen.

Der Admiralstab war sich bewußt, daß diese Anordnungen, die den besonderen im Mittelmeer bestehenden Kriegsverhältnissen angepaßt waren, den U-Bootskommandanten eine beträchtliche Verantwortung aufbürdeten. Der Befehl vom 4. 12. 15 mahnte daher zur Vorsicht:

„Der Nachteil, der entsteht, falls versehentlich ein neutraler Dampfer durch Unterwasserangriff versenkt wird, besteht nicht nur darin, daß Schadenersatz geleistet werden muß, sondern auch darin, daß unerwünschte politische Verwicklungen sich ergeben können. Dies könnte weiter zur Folge haben, daß die Freiheit, welche die Kriegführung der U-Boote infolge der besonderen Verhältnisse im Mittelmeer gegenüber

[1]) Vgl. Marine-Archiv, „Der Handelskrieg mit U-Booten", Band 2, S. 287.
[2]) Band 2, S. 200, 205.

anderen Meeresgebieten genießt, eingeschränkt werden müßte. Das Vorgehen gegen neutrale Handelsschiffe richtet sich nach den Bestimmungen der Prisenordnung. Es bedarf wohl keines Hinweises, daß die Kommandanten der U-Boote bei allen Kriegshandlungen die Rücksicht auf die Sicherheit ihrer Boote nicht aus dem Auge lassen werden. Die Gelegenheiten, dem Feinde Abbruch zu tun, sind im Mittelmeer so zahlreich, daß auf einen Angriff, der mit ernstlicher Gefährdung der Boote verbunden ist, lieber unbedingt verzichtet werden kann."

Amerikanischer Einspruch gegen warnungsloses Versenken und gegen Gefährdung neutraler Passagiere hatte den U-Bootskrieg in dem Seegebiet um England zum Erliegen gebracht. Von dem Geschick der U-Bootsführer im Mittelmeer sollte es abhängen, ob wenigstens dort eine Kriegführung fortgesetzt werden konnte, die neben höchsten seemännischen und militärischen Leistungen oft auch politische Besonnenheit in nicht geringem Maße erforderte.

Bezüglich des Verhaltens gegen die italienische Flagge behielten die früheren, im Einvernehmen mit der Flottenleitung und der Regierung in Wien für die deutschen Mittelmeer-U-Boote gegebenen Befehle Geltung, solange der Kriegszustand Italien—Deutschland noch nicht ausgesprochen war[1]). Angriffsgelegenheiten gegen italienische Kriegs- und Handelsschiffe sollten von den deutschen Booten ausgenutzt werden. Diese hatten bei entsprechenden Kriegshandlungen in aufgetauchtem Zustande die österreichisch-ungarische Flagge zu setzen und sich als im Dienst der verbündeten Marine befindlich zu betrachten[2]).

Die Unternehmungen der großen U-Boote der U-Flottille Pola Oktober 1915 bis April 1916.

Karten I, II, III[3]).

Ende September 1915 waren „U 39" und „U 33" von Cattaro ausgelaufen mit dem Auftrag, den feindlichen Transportverkehr im Ägäischen Meer anzugreifen. Der vor dem 1. 10. 15 liegende Teil dieser Unternehmungen ist in Band 2 bereits behandelt und war dort abgebrochen worden, da die Karten monatsweise angeordnet sind. Die Kommandanten

---

[1]) Der Kriegszustand Italien—Österreich bestand seit 23. 5. 15, der Kriegszustand Italien—Deutschland vom 28. 8. 16 ab.

[2]) Vgl. Band 2, S. 200/201.

[3]) In den Karten sind die Versenkungsorte aller im Text genannten versenkten Handelsschiffe verzeichnet. Die bei jedem versenkten Handelsschiff im Text angegebenen Zahlen geben die zugehörige Versenkungsstelle in der Karte an.

beider Boote waren, wie erwähnt, zu dem Entschluß gekommen, wegen der im Ägäischen Meer meist anzutreffenden Schwierigkeiten — starke Gegenwirkung bei großer Sichtweite und glatter See — nicht in diese beengten Gewässer hineinzugehen, sondern sich auf den dorthin führenden Zufahrtstraßen westlich und östlich von der Insel Kreta zu halten.

Die Fortsetzung des Tätigkeitsberichts der am 1. 10. 15 bereits in See befindlichen U-Boote folgt nachstehend.

„U 39", Kaptlt. Forstmann, 25. 9.—13. 10. 15.

25. 9. von Cattaro.

2. 10. östlich Kreta englischen D.[1]) „Sailor Prince", 3144 T, angehalten, Papiere geprüft, Ladung Getreide und andere Lebensmittel nach England, nach dem Verlassen mit Granaten versenkt (Karte I. 12). Englischen D. „Borulos", 1030 T, angehalten; stellt sich als Passagierschiff heraus; Passagiere springen in panischem Schrecken über Bord. Schiff entlassen, nachdem sich „U 39" an der Rettung beteiligt hatte.

3. 10. zwischen Kreta und Cypern ↓-Torpedofehlschuß auf kleinen Dampfer mit englischer Kriegsflagge.

4.—6. 10. südlich Cypern kein Verkehr.

7. 10. südlich Kreta englischen D. „Halizones", 5093 T, angehalten, Erz und Baumwolle von Bombay nach Liverpool, mit Granaten versenkt (I. 13). Einen anderen Dampfer mit starkem Heckgeschütz vorbeigelassen.

8. 10. englischen D. „Thorpwood", 3184 T, Kohlen von England für englische Seestreitkräfte im östlichen Mittelmeer, und 9. 10. englischen D. „Apollo", 3774 T, Kohlen von England nach Port Said, südlich Kreta angehalten, nach dem Verlassen mit Granaten versenkt (I. 14, 15).

10. 10. westlich Kreta Dampfer anzuhalten versucht, entkommt durch hohe Geschwindigkeit.

12. 10. auf Rückmarsch in der Otranto-Straße[2]) Gefecht mit 5 Bewachungsdampfern; dabei montenegrinischen D. „L. T.", 215 T, mit Granaten versenkt (I. 16). Weiterer Erfolg durch 2 hinzukommende Zerstörer verhindert.

13. 10. Cattaro.

---

[1]) Abkürzung „D." = Dampfer.

[2]) Siehe Skizze 7, S. 173.

„U 33", Kaptlt. Ganſſer, 28. 9.—9. 10. 15.

28. 9. von Cattaro.

1.—7. 10. weſtlich der zwiſchen Kreta und Griechenland zum Ägäiſchen Meer führenden Cerigo-Straße und auf dem Wege von Malta dorthin.

1. 10. franzöſiſchen D. „Provincia", 3523 T, angehalten, Hilfsſchiff der franzöſiſchen Seeſtreitkräfte vor den Dardanellen, ohne Ladung von Oſten kommend, mit Sprengpatronen verſenkt (I. 1).

2. 10. franzöſiſchen D. „Ste Marguerite", 3098 T, Hilfsſchiff gleicher Art, und engliſchen D. „Arabian", 2744 T, mit Stückgütern nach Saloniki, angehalten, mit Granaten verſenkt (I. 2, 3).

3. 10. franzöſiſchen D. „Antonie", 2698 T, Hilfsſchiff der Dardanellenunternehmung, der erſt nach Granattreffer ſtoppt, mit Geſchützfeuer verſenkt (I. 4).

4. 10. engliſchen D. „Craigſton", 2617 T, Kohlen nach Mudros, mit Granaten verſenkt (I. 5). Danach Dampfer ohne Flagge, der nach ſeinem Äußeren, nach Ort und Kurs, ſowie wegen der Nähe feindlicher Zerſtörer als Transporter angeſprochen wurde, durch ↓-Torpedoſchuß verſenkt. Nach ſpäterer Ermittlung franzöſiſcher D. „Yunnan", 6474 T (I. 6).

5. 10. engliſchen D. „Burſfield", 4037 T, der erſt nach Treffer ſtoppte, mit Kohlen, Torpedos, Stückgut von Malta nach Tenedos für engliſche Flotte, durch Geſchützfeuer verſenkt (I. 7). — Franzöſiſcher Panzerkreuzer in Sicht, nicht herangekommen.

6. 10. die engliſchen D. „Silverafh", 3753 T, und „Scawby", 3658 T, Hilfsſchiffe der engliſchen Marine, durch Sprengpatronen verſenkt (I. 8, 9). — Griechiſchen D. „Dimitrios", 2508 T, angehalten, Rohgummi und andere Konterbande nach England, durch Torpedofangſchuß verſenkt (I. 10).

7. 10. franzöſiſchen Truppentransportdampfer „Amiral Hamelin", 5051 T, verfolgt; ſtoppt erſt nach mehreren Treffern; Truppen, Geſchütze, Munition und anderes Kriegsmaterial von Marſeille nach Saloniki, mit zwei Torpedofangſchüſſen verſenkt (I. 11).

9. 10. Cattaro.

„U 35", Korv. Kapt. Kophamel, 12. 10.—12. 11. 15.

12. 10. von Cattaro. Aufgabe: 1. Angreifen feindlicher Transporte bei Saloniki und im nördlichen Ägäiſchen Meer. 2. Beſondere Unter-

nehmung nach der türkischen Küste in Nordafrika. 3. Handelskrieg im östlichen Mittelmeer.

18. 10. im südlichen Ägäischen Meer italienischen D. „Scilla", 1220 T, angehalten, mit Granaten versenkt (I. 19).

20.—25. 10. vor Saloniki.

23. 10. englischen Transportdampfer „Marquette", 7057 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt (I. 20). Sonst noch mehrfach große Transporter gesichtet, an die auf Schußentfernung nicht heranzukommen war.

26. und 27. vor Kavala und Dedeagatsch, den feindlichen Truppenlandungsplätzen östlich Saloniki, keine Angriffsziele.

28. 10. Bei Signalstation Hersingstand auf Gallipoli Verbindung mit Land, Befehle der Mittelmeerdivision eingeholt, dann Marsch nach dem türkischen Stützpunkt Orak an der Kleinasiatischen Küste.

1. 11. dort 10 türkische Offiziere und Munition an Bord genommen zur Überführung nach Nordafrika, um die türkische Kriegführung gegen Ägypten zu unterstützen. Auch übernahm es „U 35" unterwegs, 2 türkische Segler, mit 120 Soldaten und Munition für Afrika, zeitweise in Windstille zu schleppen.

3. 11. auf dem Marsche südlich Kreta englischen D. „Woolwich", 2936 T, Phosphat und Zinn von Port Sudan nach Plymouth, mit Granaten versenkt (I. 21).

4. 11. nach beschwerlicher Überfahrt mit dem überlasteten Boot bei drückender Hitze im Hafen von Bardija an der afrikanischen Küste geankert, türkische Offiziere und Munition ausgeschifft.

5. 11. in der Bucht von Sollum englischen Hilfskreuzer „Tara", 1862 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt (I. 22). Die Besatzung — Kommandant, Offiziere und 79 Mann — in Booten nach Bardija geschleppt, als türkische Kriegsgefangene abgegeben. Danach im nahen Hafen von Sollum zwei zu Anker liegende englische Kanonenboote durch Geschützfeuer schwer beschädigt.

6.—9. 11. Handelskrieg südlich Kreta.

6. 11. bewaffneten englischen Tankdampfer „Lumina", 5950 T, nach kurzem Feuergefecht zum Stoppen gezwungen. Das 4,7 cm-Geschütz als Beute an Bord genommen, Schiff mit Granaten versenkt (I. 23), sodann ohne Widerstand die englischen D. „Caria", 3032 T, und „Clan Macalister", 4835 T (I. 24, 25).

7. 11. englischen D. „Moorina", 4994 T, nach Fluchtversuch angehalten; indische Truppen von Port Said nach Marseille; nach dem Verlassen mit Granaten versenkt (I. 26).

8. 11. norwegischen D. „Wacousta“[1]), 3521 T, Eisenbahnmaterial für russische Regierung von Canada nach Wladiwostok (I. 27), sowie die englischen D. „Den of Crombie“, 4949 T (I. 28), und „Sir Richard Awdry“, 2234 T (I. 29), angehalten und mit Granaten versenkt, letzteren durch ↓-Torpedofangschuß, nachdem zwei begleitende Bewacher einen Versuch des Dampfers, zu entkommen, durch Geschützfeuer gegen „U 35“ zu decken gesucht hatten.

9. 11. westlich Kreta den von „U 34“ am gleichen Tage durch Torpedoschuß beschädigten englischen D. „Californian“, 6223 T, in Schlepp französischen Dampfers getroffen, durch ↓-Torpedoschuß versenkt (I. 30). Das wertvolle Schiff war durch zwei englische Zerstörer und französischen Hilfskreuzer gesichert. Danach Rückmarsch, da letzter Torpedo verschossen.

12. 11. Cattaro.

Ergebnis: 11 feindliche Handelsschiffe, 1 neutrales, zusammen 48 813 T.

Kommandant berichtet: Auf der Straße Malta—Port Said günstige Gelegenheit für Handelskrieg gegen englische Zufuhr, gute Witterungsverhältnisse, wenig Bewachung, vorgezeichnete Kurse der Schiffahrt, weites freies Seegebiet zum Jagen.

Marsch von „U 38“, Kaptlt. Max Valentiner, nach dem Mittelmeer, 20. 10.—11. 11. 15. Versenkung des italienischen Passagierdampfers „Ancona“ am 7. 11. 15.

20. 10. von Helgoland.

21. 10. Nordspitze der Shetlands, 27. 10. Südspitze Irland, nachts 2./3. 11. Straße von Gibraltar. Der ganze Marsch im Atlantik durch stürmisches Wetter erschwert.

3.—7. 11. von Gibraltar bis zur Straße von Sizilien.

3. 11. bewaffneten englischen D. „Woodfield“, 3584 T, durch Signal und Warnungsschuß anzuhalten gesucht. Dampfer sucht zu entkommen, erwidert das Feuer des U-Boots aus Heckgeschütz, das jedoch dem 8,8 cm Kaliber des U-Boots unterlegen. Schiff stoppt nach erhaltenen Treffern, wird nach Absetzen der Boote durch Torpedofangschuß und Granaten versenkt (I. 31). Dampfer war vorher vom U-Bootskommando untersucht und die wichtige Geheimanweisung der englischen Admiralität an die bewaffneten Dampfer und die an Bord befindlichen Geschützbedienungsmannschaften der Marine gefunden worden[2]).

[1]) Versenkung durch Prisengericht bestätigt.

[2]) Siehe S. 85.

Kaptlt. Valentiner beantragte nach diesem Gefecht den Einbau von 10,5 cm-Geschützen auf großen U-Booten, um auch stärker bewaffnete feindliche Dampfer niederkämpfen zu können. — Weiter am 3. japanischen D. „Yasukuni Maru", 5118 T, angehalten, mit Granaten versenkt (I. 32), 4. 11. die französischen D. „Dahra", 2127 T (I. 33), und „Le Calvados", 1658 T (I. 34), sowie italienischen D. „Jonio", 1816 T (I. 35), 5. 11. französischen bewaffneten D. „Sidi Ferruch", 2537 T (I. 36), und englischen D. „Burest", 3673 T (I. 37), in gleicher Weise versenkt; ein Lazarettschiff, das die Besatzung des letzteren aufnimmt, untersucht, entlassen; einen anderen großen Dampfer verfolgt, aber von ihm abgelassen, als er aus überlegenem Geschütz Feuer erwidert.

6. 11. zwischen Algier und Bizerta einen amerikanischen und einen dänischen Dampfer untersucht, als unverdächtig entlassen, dann italienische Brigg „Elisa Francesca", 208 T (I. 38), italienischen D. „Ticino", 3897 T (I. 39), englischen D. „Glenmoor", 3075 T (I. 40), und französischen D. „Yser", früheren deutschen D. „Dacia", 3545 T, über Wasser versenkt (I. 41), ebenso am 7. 11. französischen D. „France", 4052 T (I. 42).

Über die folgende Begegnung mit dem italienischen Passagierdampfer „Ancona", 8210 T, nordwestlich der Straße von Sizilien am 7. 11. und über die Versenkung des Schiffes, die politische Weiterungen nach sich ziehen sollte, berichtet der Kommandant in seinem Tagebuch:

„11.40 Vm. neblig, Windstärke 2, ruhige See; aus dem Nebel tauchen plötzlich die Umrisse eines großen schwarzen Dampfers auf. Entfernung etwa 3000 m. Ich hielt ihn anfangs für einen Transportdampfer, drehte ab, schoß aus dem hinteren Geschütz einen Warnungsschuß, der weit lag, und setzte das Signal: „Verlassen Sie das Schiff!" Dampfer stoppte nicht, sondern drehte ab, versuchte zu entkommen.

11.45 Vm. beide Maschinen „Äußerste Kraft", auf D. zugedreht, Verfolgung. Während dieser feuerte ich mit dem vorderen Geschütz bei abnehmenden Entfernungen von 45—40 hm. 3 Treffer beobachtet. Nach dem 3. schien der Dampfer zu stoppen; vorher hatte ich bemerkt, daß einige Boote mit Menschen von oben geworfen wurden. Feuer eingestellt. D. begann Boote auszusetzen. Ich ließ ein Torpedobugrohr klarmachen. Während der langsamen Annäherung sah ich, daß an Bord große Panik herrschte. 6 Boote wurden allmählich flott. Auf 2000 m schoß ich eine Granate in den Bug, um das Aussetzen zu beschleunigen. Da keine weiteren Anstalten getroffen wurden, die noch vorhandenen zahlreichen Rettungsboote auszusetzen, 12.35 Nm. Schuß aus Bugrohr in den vorderen Laderaum. Ich konnte nicht länger warten, da ein Dampfer mit starker Rauchentwicklung und mit Kurs auf das U-Boot in Sicht kam. Außerdem mußte ich wegen der Funkeinrichtung des Dampfers nahende Hilfe vermuten.

1.20 Nm. Dampfer gesunken (I. 43). . . Zur Bergung der noch an Bord befindlichen Passagiere waren noch mindestens 10 Boote vorhanden. Nach dem Torpedoschuß wurde aber keines mehr zu Wasser gelassen; ich gewann die Überzeugung, daß der Kapitän und die Matrosen das Schiff verlassen hatten, und führe es auf diesen Umstand zurück, wenn durch die Vernichtung des Passagierdampfers Menschen ums Leben gekommen sind. Ich fühlte mich verpflichtet, den Dampfer zu versenken, obgleich noch einige Passagiere an Bord waren, da sonst ein Vorgang geschaffen worden wäre, nach dem, wenn trotz Aufforderung Besatzung und Passagiere nicht aussteigen, kein Dampfer mehr hätte versenkt werden können."

Auf dem weiteren Marsch hielt „U 38" am 9. 11. östlich Sizilien den italienischen D. „Firenze", 3960 T, an und versenkte ihn (I. 44).

10. 11. Straße von Otranto, feindliche Fischdampfer in Suchgruppen, über Wasser ausgewichen.

11. 11. Cattaro.

Ergebnis der Unternehmung: im Lauf von 7 Tagen 14 feindliche Handelsschiffe von zusammen 47 460 T versenkt. Munitionsverbrauch der Geschütze: 410 Granaten. Vom Treibölvorrat war für die rund 4000 sm betragende Marschstrecke etwa zwei Drittel verbraucht.

Die politischen Nachwirkungen des „Ancona"-Falles, Dezember 1915.

Bei dem Fluchtversuch und dem Untergang des Dampfers „Ancona" büßten eine größere Anzahl von Personen ihr Leben ein, darunter auch einige amerikanische Staatsangehörige. „U 38" hatte während des Anhaltens und Versenkens des italienischen Schiffes befehlsgemäß die österreichisch-ungarische Flagge geführt, und den Abmachungen entsprechend, die zwischen Berlin und Wien darüber getroffen worden waren, übernahm es die österreichisch-ungarische Regierung, den Fall nach außen zu vertreten. Am 15. November ließ sie dem Staatsdepartement in Washington einen Bericht über die Vorgänge, die zum Sinken der „Ancona" geführt hatten, überreichen. Trotzdem daraus zu ersehen war, daß Passagiere und Besatzung des Dampfers bis zum letzten Mann hätten gerettet werden können, wenn nicht vertretbares Verschulden seitens der Schiffsführung vorgelegen hätte, sandte Präsident Wilson der österreichisch-ungarischen Regierung am 9. Dezember eine Note, die an Schroffheit des Tones selbst die früher an die deutsche Adresse gerichteten Erklärungen dieser Art übertraf. Dem Kommandanten des U-Bootes wurde vorgeworfen, „die Grundsätze des Völkerrechts und der Menschlichkeit verletzt zu haben, indem er die »Ancona« beschoß und torpedierte, ehe die Personen an Bord in Sicherheit

gebracht waren, oder ihnen genügend Zeit gegeben war, um das Schiff zu verlassen". Das Vorgehen des Kommandanten könne „nur als mutwillige Tötung schutzloser Nichtkämpfer aufgefaßt werden, denn das Schiff leistete, als es beschossen und torpediert wurde, anscheinend keinen Widerstand und versuchte auch nicht zu entkommen". Es wäre anzunehmen, daß der U-Bootskommandant gegen seine Instruktionen gehandelt habe. Man könne demnach „von den Vereinigten Staaten nichts anderes erwarten, als daß sie verlangen, daß die Kaiserlich-Königliche Regierung die Versenkung der »Ancona« als eine ungesetzliche, unverantwortliche Tat bezeichne, daß der Offizier, welcher sie beging, bestraft, und daß Schadenersatz für die getöteten und verwundeten amerikanischen Bürger durch Zahlung einer Vergütungssumme geleistet würde".

In ihrer Antwort vom 14. Dezember wies die österreichisch-ungarische Regierung verschiedene Unstimmigkeiten in der amerikanischen Darstellung und Auffassung zurück, erklärte sich zu einem weiteren Gedankenaustausch bereit, ging aber in keiner Weise auf die gestellten Forderungen ein. Als jedoch Präsident Wilson in einer zweiten Note vom 21. Dezember auf seinem Standpunkt beharrte, als er die österreichisch-ungarische Regierung in kaum gemilderter Form für die Tat des U-Boots verantwortlich machte und die Forderungen vom 6. Dezember wiederholte, entschloß sich das Wiener Kabinett, im Einvernehmen mit dem Auswärtigen Amt in Berlin, einzulenken, um den drohenden Abbruch der diplomatischen Beziehungen mit den Vereinigten Staaten zu vermeiden. Mit der Antwort der österreichisch-ungarischen Regierung vom 29. Dezember wurde der Rückzug angetreten. Nochmals wurde darauf hingewiesen, daß überreichlich Zeit von dem Kommandanten von „U 38" gegeben wurde, für die Rettung der Passagiere nach dem Anhalten der „Ancona" zu sorgen, und daß keine Menschenverluste zu beklagen gewesen wären, „wenn nicht die Passagiere von der Schiffsbesatzung in pflichtwidriger Weise im Stich gelassen worden wären. Aber" — so fuhr die Note fort — „bei aller Würdigung des auf die Rettung der Besatzung und der Passagiere hinzielenden Vorgehens des Kommandanten kam die k. u. k. Marinebehörde zu dem Schlusse, daß er unterlassen habe, auf die unter den Passagieren entstandene, das Ausbooten erschwerende Panik und auf den Geist der Vorschrift, daß die k. u. k. Seeoffiziere niemandem, auch dem Feinde nicht, Hilfe versagen sollen, hinreichend Bedacht zu nehmen. Sohin wurde der Offizier wegen Überschreitung seiner Instruktionen gemäß den hierfür geltenden Normen bestraft". Auch die Erfüllung der amerikanischen Schadenersatzforderungen wurde im wesentlichen zugesagt.

Damit war der „Ancona"-Fall nach anfänglichem Sträuben seitens der österreichisch-ungarischen Regierung durch Nachgeben auf der ganzen Linie beigelegt, ohne daß ein politischer Gewinn als Entgelt dafür geerntet worden wäre.

„U 34", Kaptlt. Rücker, 3.—22. 11. 15.

3. 11. von Pola nach östlichem Mittelmeer.

5. in der Otranto-Straße während Tauchfahrt in ein Netz geraten, aber bald freigekommen.

8.—19. 11. westlich und südlich Kreta.

9. ↓-Torpedoschuß gegen einen durch Zerstörer geleiteten Dampfer, der für Transporter gehalten wird. Treffer. Englischer D. „Californian", 6223 T, sinkt nicht. „U 34" gibt wegen glatter See und Nähe des Zerstörers weiteren Angriffsversuch auf. Schiff wird am gleichen Tage von „U 35" versenkt.

10. italienischen D. „Bosnia", 2561 T, angehalten, mit Sprengpatronen und Granaten versenkt (I. 45).

14. und 15. 11. Die bewaffneten englischen D. „Treneglos", 3886 T (I. 46), und „Orange Prince", 3583 T (I. 47), durch ↓-Torpedoschuß versenkt — beide wurden wegen Ort, Kurs und sichtbarer Bewaffnung als Transporter angesprochen —, ebenso am 19. 11. englischen D. „Hallamshire", 4420 T (I. 48), mit Kohlen für englische und französische Streitkräfte von Malta nach dem Ägäischen Meer.

20. morgens im Mondschein ↓-Torpedofehlschuß auf einen von drei in gesichertem Geleitzug fahrenden Dampfern.

22. Cattaro.

„U 33", Kaptlt. Gansser, 15. 11.—6. 12. 15.

15. 11. von Cattaro, erste Unternehmung in das westliche Mittelmeer. Weg geht durch Malta-Kanal, Straße von Sizilien, südlich Sardinien nach Golf von Lion und ebenso zurück.

18. englischen Kohlendampfer „Enosis", 3409 T, angehalten, durch Torpedofangschuß versenkt (I. 49), ebenso am 19. japanischen D. „Senju Maru", 4535 T (I. 50); am 20. 11. englischen D. „Merganser", 1905 T, im Sizilischen Meer durch Granaten (I. 51).

23. 11. westlich Sardinien größeren Dampfer ohne Flagge anzuhalten gesucht; dieser eröffnet auf 70 hm aus zwei Geschützen gutliegendes Feuer; ausgewichen.

24. 11. südlich Marseille italienischen D. „Liguria", 3199 T, angehalten, Torpedofangschuß (I. 52). Beabsichtigter Vorstoß nach Toulon und Marseille wird wegen anhaltend schlechten Wetters aufgegeben.

25. 11. auf Rückweg französischen D. „Algérien", 1713 T (I. 53), 26. 11. englischen D. „Tringa", 2154 T (I. 54), 27. 11. die englischen D. „Tanis", 3655 T (I. 55), und „Kingsway", 3647 T (I. 57), sowie französischen D. „Omara", 435 T (I. 56), angehalten und mit Granaten versenkt, ebenso am 29. 11. südöstlich Sizilien englischen D. „Malinche", 1868 T (I. 58), am 30. 11. die englischen D. „Colenso", 3861 T (I. 59), und „Langton Hall", 4437 T (I. 60), sowie griechischen D. „Zarifis", 2904 T, mit Futter- und Lebensmitteln von Alexandrien nach England (I. 61), am 1. 12. die englischen D. „Clan Macleod", 4796 T (I. 64), und „Umeta", 5412 T (I. 65), sowie am 2. 12. englischen D. „Commodore", 5858 T (I. 66).

4. 12. griechischen Passagierdampfer „Spetse" angehalten, zwei englische Offiziere als Kriegsgefangene auf das U-Boot genommen, Schiff entlassen.

6. 12. Cattaro eingelaufen, nachdem das Boot vor der Einfahrt von feindlichem U-Boot erfolglos mit Torpedo beschossen worden war.

Unternehmung war in den beiden ersten Wochen durch schweres Wetter beeinträchtigt. Ergebnis trotzdem: 15 feindliche Handelsschiffe, 1 neutrales, zusammen 53 788 T.

„U 39", Kaptlt. Forstmann, 26. 11.—19. 12. 15.

26. 11. von Pola nach östlichem Mittelmeer, westlich und südlich Kreta, zur afrikanischen Küste bis vor Alexandrien.

30. 11. englischen D. „Middleton", 2506 T, mit Granaten versenkt (I. 62).

2. 12. zwei Dampfer von Zerstörer begleitet in Sicht; ↑-Angriff daher nicht möglich, zum ↓-Schuß nicht herangekommen.

3. 12. englischen D. „Helmsmuir", 4111 T, durch Torpedofangschuß versenkt (I. 67). Zwei andere Dampfer verfolgt. Da beide Feuer eröffnen, Gefecht nicht angenommen.

5. 12. Nordküste Ägypten, italienischen D. „Dante", 889 T (I. 68), und italienische Bark „Pietro Lofara", 469 T (I. 69), mit Granaten versenkt, amerikanischen D. „Petrolite" angehalten, entlassen.

6. 12. griechischen D. „L. G. Goulandris“[1]), 1278 T, mit Konterbande von Alexandrien nach England, durch Granaten versenkt (I. 70), Boote zur Küste geschleppt; 7. 12. englischen D. „Veria“, 3229 T, gesprengt (I. 71).

8. 12. griechischen D. „Charysopolis“ angehalten; Konterbande von Alexandrien nach England. Vom Versenken des Schiffs Abstand genommen, da Schiffsboote in schlechter Verfassung. Teil der Ladung über Bord werfen lassen. — Danach ↓-Torpedofehlschuß auf bewaffneten Dampfer, welcher der bei Windstille deutlichen Torpedobahn ausweicht und Feuer auf Sehrohr eröffnet. „U 39“ taucht auf, beginnt Verfolgung, bricht das Gefecht aber ab, als das Geschütz des Bootes eine Störung hat und feindliche Geschoßaufschläge nahe zu liegen beginnen.

9. 12. englischen D. „Busiris“, 2705 T, Baumwolle nach England, mit Granaten versenkt (I. 72), englischen D. „Orteric“, 6535 T, verfolgt, beschossen, zum Stoppen gezwungen, Torpedofangschuß, da bereits Dunkelheit (I. 73).

10. 12. Dampfer ohne Flagge gesichtet, anscheinend Transporter. Schiff dreht ab, sucht trotz Warnungsschuß zu entkommen; durch Geschützfeuer zum Stoppen veranlaßt. Dampfer geht dann plötzlich mit hoher Fahrt wieder an, dreht auf U-Boot zu, wie um zu rammen, nähert sich auf 3000 m, läßt sich erst durch wirksames Schnellfeuer von „U 39“ zum Stoppen und Aussetzen der Boote bewegen. Italienischer D. „Porto Said“, 5301 T, zeigte bis zuletzt keine Flagge. Torpedofangschuß (I. 74).

11. und 12. 12. westlich Kreta dreimal Gruppen von Dampfern mit Zerstörersicherung. Keine Angriffsmöglichkeit.

13. 12. Begegnung mit „UC 12“, das als Transportboot von Cattaro nach der afrikanischen Küste unterwegs war, von „U 38“ dorthin hatte geschleppt werden sollen, die Verbindung mit „U 38“ aber nach der Otranto-Straße verloren hatte[2]). „U 39“ nimmt „UC 12“ in Schlepp, südwärts.

14. 12. Feuergefecht mit bewaffnetem Dampfer, wird von „U 39“ abgebrochen wegen Brennstoffknappheit.

15. 12. abends wirft „U 39“ in Nähe von Bardija „UC 12“ los, tritt mit 20 t Treiböl Rückmarsch an.

18. 12. vor Valona italienisches bewaffnetes Wachboot „Y 4“, 250 T, beschossen, zum Verlassen gezwungen, vernichtet (I. 75).

19. Cattaro.

---

[1]) Versenkung durch Prisengericht bestätigt.

[2]) Siehe S. 34, 46.

Aus dem Bericht des Kommandanten: Fast jeder größere englische Dampfer ist bewaffnet; Verstärkung der U-Boots-Artillerie erwünscht. Transporte in das Ägäische Meer werden von Zerstörer begleitet; Angreifen deshalb ausgeschlossen, wenn man nicht in vorlicher Stellung für ↓-Angriff steht. Angriff auf Handelsdampfer bei Nacht nicht ratsam, weil Nationalität nicht festgestellt werden kann. In drei Fällen, als günstige Gelegenheit für Nachtangriff war, handelte es sich, wie bei Hellwerden festgestellt wurde, um Neutrale. — Auffallend viele Lazarettschiffe gesichtet, zum Teil tief beladen, aber keine Möglichkeit, sie zu untersuchen.

Der Zeitungsdienst der Großfunkstation Nauen ist an 10 Tagen abgenommen worden. Empfang war um so besser, je weiter sich das Boot von Kreta und der Balkanhalbinsel entfernte, am stärksten an der afrikanischen Küste.

„U 34", Kaptlt. Rücker, 21. 12. 15—10. 1. 16.

21. 12. von Cattaro. Aufgabe: 1. 5 t Munition, Gewehre und Funkeinrichtung für die türkische Kriegführung gegen Ägypten nach Bardija bringen. 2. Verbindung suchen mit „UC 12"; dieses nötigenfalls von Bardija zurückschleppen. 3. Feindliche Transporte nach dem Ägäischen Meer angreifen.

22. 12. im Jonischen Meer „UC 12" getroffen; Schleppen in dem stark bewachten Seegebiet nicht möglich; „UC 12" setzt daher nach Vereinbarung Marsch nach Cattaro allein fort[1]).

24. 12. westlich Kreta französischen bewaffneten D. „Ville de la Ciotat", 6389 T, der für Hilfskreuzer gehalten wurde, auf dem Wege von Bombay nach Marseille, durch ↓-Torpedoschuß versenkt (I. 77), und englischen D. „Yeddo", 4563 T, nach Prisenordnung (I. 78).

26. 12. Bardija angelaufen und nach Löschen der Ladung wieder verlassen.

27. ↓-Torpedofehlschuß auf englischen Kleinen Kreuzer, welcher der sichtbaren Torpedobahn ausweicht.

29. südwestlich Kreta japanischen D. „Kenkoku Maru", 3217 T, angehalten, gesprengt (I. 79). — Großen bewaffneten Dampfer befehlsgemäß vorbeigelassen, da er nach dem Äußeren Passagierdampfer sein konnte.

30. 12. englischen D. „Abelia", 3650 T, angehalten, Baumwolle von Bombay nach England, durch Sprengpatronen und Granaten versenkt (I. 80).

[1]) Siehe S. 46.

1. 1. 16 mit 12 cm-Geschütz bewaffneten englischen D. „Glengyle", 9395 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt (Karte II. 1). Um Sinken des großen Schiffes nach dem Verlassen sicherzustellen, waren Sprengpatronen, Granaten und noch ein Torpedofangschuß erforderlich. Ladung Baumwolle und Leinsaat von Bombay nach Genua.

2.—3. 1 keine Angriffstätigkeit wegen stürmischer See, welche die Geschützbedienung unmöglich macht und den Tiefenlauf der Torpedos stört.

4. 1. zwischen Malta und Kreta englischen D. „Coquet", 4396 T, angehalten, gesprengt (II. 2). — Einen andern stark bewaffneten Dampfer nicht angegriffen; auf Torpedoschußweite nicht herangekommen.

5.—7. 1. Sturm. Rückmarsch.

10. 1. Cattaro.

„U 38", Kaptlt. Max Valentiner, 9. 12. 15—10. 1. 16.

9. 12. mit „UC 12" zusammen von Cattaro ausgelaufen. Auf „U 38" eingeschifft: Der deutsche Konsul Dr. Pröbster, der türkische Major Djemal Bey, zwei arabische Häuptlinge, ferner 6 t[1]) Kriegsmaterial für die türkisch-arabische Landkriegführung in Afrika, 315 Gewehre, 93 000 Patronen, 1000 Pistolen mit Munition, eine Funkstation und Geld.

Aufgabe für „U 38": 1. „UC 12" zur Überführung eines Transports nach Afrika durch Schleppen unterstützen. 2. Die eigene Ladung und das Personal nach Bardija bringen. 3. Handelskrieg auf den Zufahrtsstraßen nach dem Ägäischen Meer.

9. und 10. 12. „UC 12" bis zur Otranto-Straße zeitweise geschleppt, dort wegen feindlicher Bewachung losgeworfen.

11. und 12. 12. „UC 12" jenseits Otranto an verabredeten Treffpunkten nicht gefunden, auch nicht durch Funkanrufe.

12. abends weiteres Suchen aufgegeben, Unternehmung allein fortgesetzt.

13. im Jonischen Meer Feuergefecht mit überlegen bewaffnetem englischen Dampfer abgebrochen.

14. 12. in Bardija eingelaufen, Personal ausgeschifft, Ladung gelöscht.

15. 12. Der Kommandant „U 38" entschließt sich nach Unterredung an Land über die militärische Lage in Nordafrika, sich und sein Boot noch länger in den Dienst der türkisch-arabischen Sache zu stellen. Die darauf

[1]) Die Abkürzung t bezeichnet die Gewichtstonne, auch gebräuchlich bei der Bezeichnung des Deplacements von Kriegsschiffen; die Abkürzung T bezeichnet das entsprechende Raummaß, gebräuchlich bei der Größenangabe von Handelsschiffen = Brutto-Register-Tonne.

folgenden Unternehmungen des U-Boots gingen auf Kosten der Durchführung der Hauptaufgabe, des Handelskriegs, und waren nicht im Sinne des Flottillenchefs und des Admiralstabs.

15.—19. Aufenthalt an der afrikanischen Küste vor Bardija und Umgebung zur Deckung der an Land im Gange befindlichen Kampfhandlungen; ohne nennenswertes Eingreifen des U-Boots.

19. abends von Bardija nach der syrischen Küste.

21. japanischen D. „Yasaka Maru", 12 500 T, der für Transporter gehalten wurde, durch ↓-Torpedoschuß versenkt (I. 81). An einen anderen Dampfer mit schwerer Bewaffnung ↓ nicht herangekommen.

Am 22. die syrische Küstenstadt Jaffa und am 24. Beirut angelaufen zum Nachrichtenaustausch betreffend Nordafrika und zum Ergänzen von Wasser und Lebensmitteln.

25.—28. 12. längs der syrischen Küste und der Südküste Kleinasiens nach Angriffszielen gesucht, ohne Ergebnis; nur am 26. einen kleinen französischen Kreuzer gesichtet, nicht zu Schuß gekommen. Danach vor der Kasos-Straße östlich Kreta Aufstellung genommen.

Dort am 30. 12. die bewaffneten englischen D. „Persia", 7974 T (I. 82), und „Clan Macfarlan", 4823 T (I. 83), die für Transporter gehalten wurden, durch ↓-Torpedoschuß versenkt.

31. 12. Torpedofehlschuß auf bewaffneten Transportdampfer.

1. 1. 16 in Verfolgung der türkischen Pläne den Stützpunkt Makri an der Südwestecke von Kleinasien angelaufen; von dort am 2. 1. nach Marmaritsa, Kriegsmaterial für Afrika geladen; mit sechs türkischen Offizieren und Unteroffizieren nach Bardija in See gegangen.

4. 1. in der Bucht von Sollum wegen schlechten Wetters keine Ausschiffungsmöglichkeit. Daher Beschluß, Rückmarsch anzutreten, ohne Material und Personal an Land gebracht zu haben.

10. 1. Cattaro.

Von den 33 Tagen, welche die Unternehmung in Anspruch genommen hat, ist nur an 5 Tagen Handelskrieg geführt worden. Der Erfolg war infolgedessen gering und entsprach nicht der aufgewendeten militärischen Kraftleistung.

„U 39", Kaptlt. Forstmann, 8.—27. 1. 16.

Unternehmung von Cattaro aus gegen Kriegs- und Transportschiffe vor den Dardanellen und auf den Anmarschstraßen nach Saloniki.

22. 1. Golf von Saloniki. Zwei Torpedofehlschüsse gegen Dampfer, der auf engem Seeraum durch Zerstörer gesichert war. Danach ↓-Torpedo-

treffer gegen englischen Transportdampfer „Norseman", 9542 T. Schiff wurde auf Strand gesetzt. — Sonst im Ägäischen Meer und vor den Dardanellen keine Angriffsziele.

Am 3. 1. 16 faßte der Admiralstab nach den im Mittelmeer gewonnenen Erfahrungen und unter Berücksichtigung der obwaltenden politischen Erfordernisse die Anweisungen an die U-Flottille Pola folgendermaßen zusammen:

„1. Ohne Anhalten dürfen vernichtet werden: feindliche Truppen- und Materialtransportdampfer für Heeres- und Flottenzwecke.

2. Passagierdampfer sollen grundsätzlich unbehelligt gelassen werden, auch wenn sie bewaffnet sind. Ausgenommen sind feindliche Passagierdampfer im Ägäischen Meer; ferner solche unter feindlichem Geleit auch vor dessen Zugängen.

3. Amerikanische Handelsschiffe sollen nach dem Anhalten nur dann versenkt werden, wenn ihre Ladung zu mehr als zur Hälfte aus absoluter Konterbande besteht, da Schiff und Ladung bezahlt werden müssen.

Erläuterung: Die Beurteilung, ob der Kommandant im Einzelfalle einen feindlichen Transportdampfer vor sich hat, unterliegt seinem pflichtgemäßen Ermessen. Als Anhaltspunkte gelten:

zu 1. im Ägäischen Meer dürfen alle Dampfer, mit Ausnahme der griechischen, italienischen und der Lazarettschiffe, als Truppentransportdampfer angesehen werden. Als feindliche Materialtransportdampfer für Heeres- und Flottenzwecke dürfen angesehen werden:

a) bewaffnete und von Kriegsfahrzeugen geleitete Frachtdampfer,

b) vor den Zugängen zum Ägäischen Meer alle Frachtdampfer mit Ausnahme der griechischen und italienischen,

c) im Ägäischen Meer alle Dampfer mit Ausnahme der griechischen und italienischen sowie der Lazarettschiffe."

Bald nach Eingang dieses Befehls bei der U-Flottille Pola legte der Flottillenchef, Korvettenkapitän Kophamel, dem Admiralstab einen Antrag vor des Inhalts, daß die fortschreitende Bewaffnung der im Mittelmeer fahrenden größeren feindlichen Dampfer es dringend notwendig mache, die Genehmigung zu erteilen, daß künftig alle bewaffneten Dampfer ohne Ausnahme als Kriegsschiffe behandelt und ohne Warnung versenkt werden dürften, daß also den Kommandanten erlassen werden sollte, sich darüber schlüssig zu werden, ob sie einen Frachtdampfer, ein Passagierschiff oder einen Transporter vor sich hätten. Der Erfolg des U-Bootshandelskrieges im Mittelmeer lasse infolge dieser Einschränkung merklich nach und drohe, ohne die beantragte Ermächtigung immer mehr zurückzugehen. Der Antrag des Korvettenkapitäns Kophamel gab den Anstoß zu einem Kaiserlichen Befehl vom 11. Februar, dessen Entstehen an späterer Stelle des

Näheren behandelt werden wird[1]), daß künftig innerhalb und außerhalb des Kriegsgebiets, also auch im Mittelmeer, alle bewaffneten feindlichen Dampfer als Kriegsschiffe zu behandeln seien. Bereits am 24. Februar jedoch erfolgte die Einschränkung, daß Passagierdampfer nach wie vor zu schonen seien, auch wenn sie bewaffnet wären[2]). Dadurch blieb die alte Erschwerung bestehen, die gerade im Mittelmeer besonders störend empfunden wurde, weil dort große, passagierdampferähnliche Schiffe in beträchtlicher Zahl zu militärischen Transportzwecken verwendet wurden.

„U 35", Kaptlt. v. Arnauld, 11.—25. 1. 16.

Am 18. 11. 15 hatte Kaptlt. v. Arnauld das Boot übernommen, während Korv. Kapt. Kophamel zum Chef der neu gebildeten „Deutschen U-Flottille Pola" ernannt worden war.

11. 1. 16 von Pola in das Seegebiet zwischen Malta und Kreta.

17. 1. englischen D. „Sutherland", 3542 T, angehalten, mit Granaten versenkt (II. 7).

Später am 17. kommt bewaffneter Dampfer in Sicht, den „U 35" anzuhalten sucht und mit dem sich ein Feuergefecht entwickelt. Währenddessen hält ein zweiter Dampfer heran von dem Aussehen eines gewöhnlichen Frachtdampfers, der die holländische Flagge führt. U-Boot läßt von dem ersten Dampfer ab, setzt sich zwischen beide und fordert den vermeintlichen Holländer durch Signal zum Schicken eines Boots auf. Befehl wird ausgeführt und ein Boot zu Wasser gelassen, das aber von dem wartenden U-Boot fortrudert. Kaptlt. v. Arnauld geht daher argwöhnend unter Wasser, um den Dampfer durch das Sehrohr aus der Nähe zu betrachten. Nichts Verdächtiges. Auffällig ist höchstens, daß der Holländer außer der Flagge keine Nationalitätsabzeichen führt und daß der Name „Melanie" am Bug nicht ganz echt zu sein scheint.

Der Kommandant „U 35" berichtet dann weiter:

„Um sicher zu gehen, fahre ich zu dem etwa 1000 m entfernten vollbesetzten Schiffsboot und tauche dicht neben ihm auf, es zwischen mir und dem Dampfer lassend, um es bei etwaiger Beschießung mit zu gefährden. In der Absicht, beim Herangehen an den Dampfer die Leute an Deck zu stellen, rufe ich das Boot an und lasse die Kanonen besetzen. Das U-Boot ist noch beim Ausblasen, da erhalten wir plötzlich von dem Dampfer unter holländischer Flagge aus 2 etwa 8,8 cm-kalibrigen Geschützen Salvenfeuer und Maschinengewehrfeuer. Die erste Salve geht knapp über unsere Köpfe; es gelingt gerade noch, durch schnelles Tauchen wegzukommen. . . . Auf

[1]) Siehe S. 87. — [2]) Siehe S. 89.

den nun wieder manövrierenden Dampfer setze ich Torpedoangriff an. . . . Fehlschuß; wahrscheinlich durch Ausweichen des Dampfers. Beim Schuß kommt Boot infolge Dünung kurz an die Oberfläche und wird sofort heftig beschossen; aber ohne Erfolg. Ein später von mir angesetzter ↓-Heckangriff wird von dem Dampfer bemerkt. Er dreht ab. Ich gebe daher weitere Angriffsversuche auf."

Es handelte sich um das englische Q-Schiff „Margit"[1]), dem Kaptlt. v. Armauld durch Vorsicht, durch instinktsichere Witterung und mit Geschick entgangen ist.

18. 1. bewaffneten englischen D. „Marere", 6443 T, Transporter der englischen Admiralität, nach kurzem Feuergefecht zum Stoppen gezwungen, mit Granaten versenkt (II. 8), ebenso am 20. englischen D. „Trematon", 4198 T, ohne Widerstand (II. 9). Auf vier andere große Dampfer vom 11. bis 21. 1. nicht zu Schuß gekommen, meist behindert durch zunehmende feindliche Bewachung.

21. 1. Cattaro.

Aus dem Bericht des Kommandanten „U 35": „Handelskrieg sehr erschwert durch häufiges Auftreten von U-Bootsjägern[2]), bewaffneten Fischdampfern, U-Bootsfallen, kleinen Hilfskreuzern, die anscheinend mit Suchgerät arbeiten. Dazu die immer mehr durchgeführte Bewaffnung der Dampfer und Ausrüstung mit Funkeinrichtung, die das Zusammenarbeiten mit der Bewachung und U-Bootswarnung an die Schiffahrt ermöglicht. Bestätigung dafür findet sich in den Geheimweisungen der englischen Admiralität, die auf D. „Marere" gefunden worden sind."

Auch dieser U-Bootskommandant beantragt stärkeres Geschütz, da der Erfolg im Handelskrieg bei den zunehmenden feindlichen Abwehrmitteln von der Möglichkeit schnellen Niederkämpfens der bewaffneten Dampfer abhinge. Auch für das Vernichten von U-Bootsfallen sei starkes U-Bootsgeschütz unerläßlich[3]). Das U-Boot müsse versuchen, eine versteckte Geschützbedienung der U-Bootsfalle schon auf weite Entfernung zum Feuern zu veranlassen, um sich gegen Überraschung aus der Nähe zu sichern.

„U 21", Kaptlt. Hersing, 22. 1.—17. 2. 16.

22. 1. von Pola in das östliche Mittelmeer.

25. einen griechischen Dampfer angehalten, entlassen.

26. westlich der Cerigo-Straße bewaffneten englischen D. „Astraea",

[1]) Vgl. "Q-Ships and their Story", von E. Keble Chatterton, Verlag Sidgwick and Jackson, London, 1922, Seite 32/35.

[2]) Schnelle Motorfahrzeuge.

[3]) Über die Fortschritte der Bewaffnung der U-Boote siehe Abschnitt 2.

3229 T, angehalten; Torpedofangschuß geht fehl; wegen einbrechender Dunkelheit Versenken durch Geschützfeuer nicht möglich. Über Nacht in der Nähe gehalten. Bei Tagesanbruch entkam Dampfer unter Schutz französischen Zerstörers.

28. Gefecht mit stark bewaffnetem Dampfer abgebrochen.

30. vor Alexandria am Anhalten eines bewaffneten Dampfers durch Zerstörer gehindert. An anderen bewaffneten Dampfer nicht auf ↓-Schußentfernung herangekommen.

1. 2. englischen D. „Belle of France", 3876 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt (II. 10).

Beim Verfolgen von Dampfern stellte sich heraus, daß die Fundamente der Ölmaschinen von „U 21" keine höhere Leistung als Umdrehungen für 12 sm zuließen. Kommandant beschloß daher, von dem Befehl, Handelskrieg zu führen, abzuweichen und vor der syrischen Küste Schußgelegenheit gegen Kriegsschiffe zu suchen.

8. 2. zwischen Haifa und Beirut französischen Panzerkreuzer „Amiral Charner", 4800 t[1]), durch einen Torpedotreffer versenkt; Schiff sank in vier Minuten, ohne Boote aussetzen zu können.

11. 2. türkischen Stützpunkt Makri an der Südküste von Kleinasien zum Ergänzen der Vorräte angelaufen. Danach Rückmarsch ohne Ereignisse.

17. 2. Cattaro.

Die Unternehmung von „U 21" und die frühere von „U 38" (9. 12. 15 bis 10. 1. 16) gaben dem Admiralstab Veranlassung zu folgender Anweisung an die U-Flottille Pola:

„Die Kriegstagebücher von »U 38« und »U 21« lassen erkennen, daß die Kommandanten abweichend von ihren Operationsbefehlen einen sehr großen Teil der zur Verfügung stehenden Zeit zu Unternehmungen gegen Kriegsschiffe verwendet haben. Die Kommandanten sind darauf hinzuweisen, daß für das Niederringen des Hauptgegners England als wichtigstes Mittel eine energische weitere Steigerung der bestehenden Frachtraumnot anzusehen ist. Die Versenkung von Kriegsschiffen bildet, so erfreulich solche Erfolge auch immer sind, zur Zeit ein weniger starkes Druckmittel als die Schädigung der feindlichen Schiffahrt. Mit diesem Hinweis soll jedoch nicht gesagt werden, daß die Kommandanten, deren vorzügliche Leistungen voll gewürdigt werden, sich günstige Gelegenheiten zur Vernichtung von Kriegsschiffen entgehen lassen sollen. Zu diesem Zweck sind auch selbständige kürzere Abweichungen von dem Operationsbefehl gestattet; nur dürfen sie nicht, wie besonders im Falle von »U 38«, zu einer gewissen Vernachlässigung des Handelskriegs zugunsten der Operationen gegen Kriegsschiffe führen."

[1]) 1893 von Stapel; 2 — 19,4 cm, 6 — 14 cm, 4 — 6,5 cm; 375 Mann Besatzung.

„U 38", Kaptlt. Max Valentiner, 5. 2.—5. 3. 16.

5. 2. von Cattaro. Befehl: 1. Sechs türkische Offiziere und Unteroffiziere sowie 10 t Kriegsmaterial nach Bardija bringen. 2. Dann Handelskrieg im westlichen Mittelmeer.

9. 2. südwestlich Kreta bewaffneten englischen D. „Springwell", 5593 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt (II. 11).

Ein anderer Dampfer unter englischer Flagge nähert sich der Wrackstelle. Durch das Sehrohr ist keine Bewaffnung auszumachen. Daher taucht „U 38" in größerem Abstande auf und sucht den Dampfer durch Warnungsschuß anzuhalten. Dieser setzt weiße Flagge, sucht sich jedoch durch Zudrehen dem U-Boot zu nähern, wogegen „U 38" Feuer eröffnet. Nach dem dritten Treffer erwidert der Dampfer das Feuer aus einem vorher verdeckten schweren Geschütz, so daß Kaptlt. Valentiner vorzieht, das Gefecht nicht anzunehmen, sondern unter Wasser auszuweichen.

„U 38" hatte es mit dem englischen Q-Schiff „Werribee" zu tun[1]).

10. und 11. 2. Das türkische Personal und Material in Bardija von Bord gegeben. Dann Marsch nach dem westlichen Mittelmeer.

Bis 20. 2. unterwegs durch schweres Wetter behindert.

23. 2. im Golf von Lion englischen D. „Diadem", 3752 T (II. 12), und französischen Segler „Roubine", 327 T (II. 13), angehalten, durch Granaten versenkt, ebenso am 24. 2. die englischen D. „Denaby", 2987 T (II. 14), und „Fastnet", 2227 T (II 15), sowie schwedischen D. „Torborg", 1266 T, mit Kohlen von England nach Frankreich (II. 16).

28. 2. auf dem Wege von der spanischen nach der afrikanischen Küste zwei bewaffnete Dampfer anzuhalten gesucht, aber beide Angriffe nicht zu Ende geführt, da die Schiffe aus überlegenen Geschützen Feuer eröffnen.

29. 2. westlich Bizerta russischen D. „Alexander Wentzel", 2838 T, nach Anhalten durch Torpedofangschuß (II. 17) und italienischen Segler „Elisa S.", 208 T, mit Granaten versenkt (II. 18). Ferner einen griechischen Dampfer untersucht, entlassen. Abends Feuergefecht mit bewaffnetem Dampfer wegen einbrechender Dunkelheit aufgegeben.

1. 3. südlich Sardinien Torpedofehlschuß auf großen Transporter; dann englischen D. „Kilbride", 3712 T, im Dienst der englischen Admiralität mit Kohlen nach Osten, angehalten, mit Granaten versenkt (II. 26).

5. 3. Cattaro.

---

[1]) Vgl. "Q-Ships and their Story", S. 35/36.

„U 35", Kaptlt. v. Arnauld, 20. 2.—4. 3. und 20. 3.—8. 4. 16.

20. 2. von Cattaro zum Handelskrieg westlich der Cerigo-Durchfahrt.

23. in der Abenddämmerung Vierschornsteindampfer mit Kurs nach Osten in Sicht, zum ↓-Schuß nicht herangekommen. 24. vor Tagesanbruch derselbe Vorgang mit einem gleich wertvollen Ziel.

24. und 25. lebhafter Transporterverkehr westlich Kreta; gegen die schnellen Ziele keine Angriffsmöglichkeit.

26. französischen Hilfskreuzer „La Provence", 13 753 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt (II. 23).

27. italienischen D. „Giava", 2631 T, angehalten, mit Granaten versenkt (II. 24), ebenso am 28. englischen D. „Masunda", 4952 T (II. 25). Danach anderen Dampfer anzuhalten gesucht, der abdreht und aus drei Heckgeschützen feuert. In dreistündigem Geschützkampf hält sich „U 35" an der Grenze der feindlichen Schußweite, kann jedoch wegen Schlingerns des U-Bootes im Seegang keine Treffer erzielen und stellt Verfolgung ein.

29. 2. südwestlich Kreta englisches Kanonenboot „Primula", 1250 t[1]), durch zwei Torpedoschüsse versenkt; zwei weitere Schüsse des U-Boots hat das bereits durch den ersten Torpedo angeschossene Kriegsschiff ausmanövrieren können. — Danach zur Ergänzung des Torpedovorrats vorzeitiger Rückmarsch.

4. 3. Cattaro.

20. 3. von dort wieder ausgelaufen in das östliche Mittelmeer.

22. und 23. zwischen Malta und Cerigo-Straße je ein ↓-Torpedofehlschuß auf feindlichen Hilfskreuzer und auf großen, von zwei Zerstörern gesicherten Transportdampfer mit zwei Schornsteinen.

Darauf am 23. bewaffneten englischen Transportdampfer „Minneapolis", 13 543 T, durch ↓-Torpedotreffer versenkt (II. 30).

25. 2.—2. 4. Vorstoß bis vor Alexandrien und zurück; kein Verkehr beobachtet, keine Kriegshandlung. Dann bis 6. 4. nochmals westlich Kreta.

4. 4. englisches Linienschiff, nicht herangekommen; dann Torpedofehlschuß gegen englischen Kleinen Kreuzer.

6. 4. wegen Maschinenschäden und schlechten Wetters Rückmarsch.

8. 4. Cattaro.

---

[1]) „Primula": 1915 von Stapel; 2-10 cm-Geschütze; Besatzung 104 Köpfe.

„U 33", Kaptlt. Ganſſer, 2.—11. 3. 16.

Marſch von Cattaro nach Konſtantinopel ohne Ereigniſſe. „U 33" wurde vom Admiralſtab vorübergehend der Mittelmeerdiviſion zur Verwendung im Schwarzen Meer unterſtellt.

„U 39", Kaptlt. Forſtmann, 29. 3.—15. 4. 16.

29. 3. von Pola in das mittlere Mittelmeer.

31. 3. im Golf von Tarent vergeblich nach dem vermißten „UC 12" geſucht. Die italieniſchen D. „Riposto", 1003 T (II. 34), und „Egeo", 1787 T (II. 35), angehalten, mit Granaten verſenkt.

2. und 3. 4. im Sizilianiſchen Meer die bewaffneten engliſchen D. „Simla", 5884 T (III. 1), und „Clan Campbell", 5897 T (III. 2), letzteren mit Baumwolle und Lebensmitteln von Madras nach London, durch warnungsloſen ↓-Torpedoſchuß zum Sinken gebracht.

4. 4. Straße von Sizilien; die italieniſchen Segler „Maria Carmela Tind", 41 T (III. 3), und „Giuſeppe Padre", 183 T (III. 4), angehalten, mit Granaten verſenkt.

5. 4. ſüdlich Sardinien Torpedofehlſchuß auf unbekannten bewaffneten Dampfer; dann däniſchen D. „Stjerneborg", 1592 T, angehalten; Kohlen von England nach Italien, mit Granaten verſenkt (III. 5).

6. 4. weſtlich Sardinien bewaffneten franzöſiſchen D. „Colbert", 5394 T, anzuhalten geſucht; dreht ab, erwidert Feuer aus kleinem Heckgeſchütz, entkommt trotz acht Granattreffern, da ein feindlicher Bewacher „U 39" durch wirkſames Feuer zum Abdrehen zwingt.

9. 4. nahe Toulon däniſchen D. „Caledonia", 1815 T, angehalten; Kohlen von England nach Italien, mit Granaten verſenkt (III. 6). Dann wegen ſich häufender Maſchinenſtörungen Rückmarſch.

13. 4. öſtlich Sizilien, italieniſcher Dampfer feuert nach Warnungsſchuß des U-Boots aus mehreren Geſchützen und nötigt zum Tauchen. Danach italieniſchen D. „Lipari", 1539 T, angehalten, mit Granaten verſenkt (III. 7).

15. 4. Cattaro.

Funkerfahrungen von „U 39": Der Heeresbericht der Station Nauen konnte gut abgenommen werden, ſobald die Funkmaſten des U-Boots dazu aufgerichtet wurden. Nur als ſich das Boot im Golf von Genua dicht unter der Küſte befand, waren die Zeichen ſchwach. Auch Funkſprüche des Kreuzers „Arcona" auf der Ems wurden zeitweiſe vollſtändig abgenommen. Nachts 18./19. 4. war guter wechſelſeitiger Funkverkehr zwiſchen „U 39" und „Arcona".

„U 34", Kaptlt. Rücker, 27. 3.—18. 4. 16.

27. 3. von Pola nach westlichem Mittelmeer.

3. 4. südlich Sardinien die englischen D. „Sneaton", 3470 T (III. 8), und „Ellaston", 3796 T (III. 9), angehalten, beide im Dienst der englischen Admiralität mit Kohlen nach Osten, durch Sprengpatronen bzw. Torpedofangschuß versenkt.

5. 4. nahe Algier mit 12 cm-Geschütz bewaffneten englischen D. „Chantala", 4951 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt (III. 10). Ladung: 1000 Schuß 30,5 cm-Munition für Malta und 6000 t allgemeine Ladung für Indien.

6. 4. zwischen Algier und Oran englischen D. „Yonne", 4039 T, der irrtümlich für bewaffnet angesehen wurde, durch Torpedo versenkt (III. 11). Ein folgendes Feuergefecht mit bewaffnetem Dampfer mußte wegen Seegangs abgebrochen werden.

8. 4. englischen D. „Zafra", 3578 T, in Höhe von Oran angehalten und gesprengt; Kohlen für englische Seestreitkräfte nach Malta (III. 12).

11. 4. vor der spanischen Küste russische Bark „Imperator", 394 T, mit Holz nach Marseille, durch Sprengen und Feuer vernichtet (III. 13); Boote nach Land geschleppt; englischen D. „Angus", 3619 T, durch Sprengen und Geschützfeuer (III. 14); einen holländischen Dampfer untersucht, entlassen.

12. 4. französischen D. „Vega", 2957 T, durch Torpedofangschuß (III. 15), und englischen D. „Orlock Head", 1945 T, durch Sprengen und Geschützfeuer versenkt (III. 16). Darauf Rückmarsch.

18. 4. Cattaro.

Ergebnis: 9 feindliche Handelsschiffe, 28 749 T.

„U 21", Kaptlt. Hersing, 10. 4.—4. 5. 16.

10. 4. von Pola. Aufgabe: 1. Heerestransport, bestehend aus deutschem Oberleutnant Frhr. v. Todenwarth nebst Begleiter, vier türkischen Offizieren und Unteroffizieren, sowie Waffen, Munition, Funkeinrichtungen, Geld, nach Nordafrika bringen. 2. Danach Handelskrieg im mittleren Mittelmeer.

15. 4. östlich Tripolis an der Küste der Großen Syrte angelangt. Teils wegen Brandung, teils weil Verständigung mit arabischen Führern an Land nicht zu erreichen ist, kann Ausschiffung von Personal und Material nicht stattfinden, trotzdem dies bis zum 19. 4. an mehreren Stellen der Küste versucht wird.

20. 4. Ankerplatz bei Marsa Brega verlassen, um Handelskrieg zu beginnen.

23. 4. Auf dem Wege Malta—Cerigo ↓-Torpedofehlschuß auf bewaffneten feindlichen Dampfer. Sonst geringer Schiffsverkehr. Daher 25./26. 4. nochmaliger Versuch, bei Marsa Brega Verbindung mit Land herzustellen; wiederum vergeblich infolge von Schwierigkeiten von arabischer Seite. 27. 4. Marsa Brega endgültig verlassen zum Handelskrieg bei Malta.

30. 4. bewaffneten englischen D. „City of Luchnow", 3677 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt (III. 18).

1. 5. Torpedofehlschuß auf größere Jacht, die als Bewachungs-Hilfsschiff angesprochen wurde.

4. 5. Cattaro.

Nach dem Verlauf dieser Unternehmung beschloß der Admiralstab, sich bezüglich der Entsendung von U-Booten nach Nordafrika gegenüber den Anforderungen des Heeres künftig mehr Zurückhaltung aufzuerlegen. Bei der beschränkten Zahl der U-Boote erschien es nicht angängig, den Erfolg des Handelskrieges durch zu häufiges Übernehmen von Nebenaufgaben leiden zu lassen.

Die Unternehmungen der Minen-U-Boote der U-Flottille Pola vom Oktober 1915 bis April 1916.

Karte IV[1]).

„UC 14", Oblt. z. S. Cäsar Bauer, vom 7. 1. 16 ab Oblt. z. S. Franz Becker.

„UC 14", das im Sommer 1915 Transportzwecken gedient hatte, erhielt von Ende September bis Anfang November 1915 in Pola das normale Vorschiff der UC-Boote mit sechs Minenschächten für je zwei Minen. Bis Ende April 1916 führte das Boot dann von Cattaro aus zehn Minenunternehmungen von vier- bis achttägiger Dauer aus, die sich hauptsächlich gegen die Ein- und Ausschiffungshäfen der nach Albanien gehenden italienischen Truppentransporte richteten.

---

[1]) Von der Darstellung der genauen Lage der U-Bootsminensperren im Mittelmeer ist, im Gegensatz zu den Sperren der Flandern-U-Boote, hauptsächlich aus technischen Gründen Abstand genommen worden. Die Mittelmeersperren verteilen sich über einen weiten Raum, die Zahl der erforderlichen Skizzen würde einen für den Rahmen dieses Werkes zu großen Umfang angenommen haben.

Sperren wurden gelegt:

20. 11. 15	vor	Valona	Sperre 1,
3. 12. 15	=	=	= 2,
10. 12. 15	=	Brindisi	= 3,
27. 12. 15	=	Valona	= 4,
4. 1. 16	=	=	= 5,
21. 2. 16	=	=	= 7,
28. 2. 16	=	=	= 9,
18. 3. 16	=	Corfu	= 11,
6. 4. 16	=	Bari an der italienischen Ostküste	= 13,
16. 4. 16	=	Corfu	= 14.

Die kurzen Fahrten verliefen ohne sonstige Kriegshandlungen, da die kleinen UC-Boote weder mit Torpedobewaffnung noch mit Geschütz ausgerüstet waren. Erwähnenswert ist jedoch, daß „UC 14" am 15. 3. 16 auf dem Wege von Cattaro nach Corfu, als es zum Laden der Batterie gestoppt lag, von einem feindlichen U-Boot mit zwei Torpedoschüssen angegriffen wurde. Der erste Torpedo ging wenige Meter hinter dem Heck von „UC 14" vorbei, der zweite traf ungefähr Mitte, rief eine starke Erschütterung des getroffenen Bootes hervor, detonierte jedoch nicht, sondern kam an die Oberfläche, nachdem er unter „UC 14" hindurchgegangen war. Ohne nennenswerte Beschädigung konnte das Boot seine Unternehmung fortsetzen.

Durch die genannten Minensperren von „UC 14" sind gesunken:

3. 12. 15 vor Valona italienischer Transportdampfer „Re Umberto", 2952 T (Karte I. 76).

4. 12. 15 vor Valona italienischer Zerstörer „Intrepido", 680 t[1]).

6. 1. 16 vor Valona italienischer Transportdampfer „Brindisi", 863 T (II. 3).

8. 1. 16 vor Brindisi italienischer Hilfskreuzer „Citta di Palermo", 3415 T (II. 4), und die englischen Drifter „Frenchny", 84 T, und „Morning Star", 97 T (II. 5, 6).

20. 2. 16 vor Brindisi englischer Drifter „Gavenwood", 88 T (II. 19).

20. 3. 16 vor Corfu französischer Bewachungsdampfer „Ginette", 272 T (II. 29).

[1]) 1912 von Stapel; 1 — 12 cm; 4 — 7,6 cm; 2 — 45 cm-T.-Rohre; 85 Mann Besatzung.

„UC 12", Kaptlt. z. S. Palis, vom 2. 1. 16 ab Oblt. z. S. Fröhner.

„UC 12", das vom 19. 8.—9. 12. 15 in Pola für Transportzwecke umgebaut worden war, vollführte 9.—23. 12. 15 eine Fahrt von Cattaro nach Bardija an der nordafrikanischen Küste und zurück, um einen Materialtransport für die türkisch-arabische Landkriegführung zu überführen. Auf dem Hinwege wurde „UC 12", nachdem es das begleitende „U 38" verloren hatte, längere Zeit von „U 39" geschleppt[1]); auf dem Rückmarsch hat das nur 168 t große Boot die rund 700 sm lange Strecke mit eigener Maschinenkraft ohne Aufenthalt zurückgelegt.

24. 12. 15—12. 2. 16 in Pola erneuter Umbau des Vorschiffs zum Minenlegen. Darauf drei Minenunternehmungen von Cattaro nach Durazzo und Brindisi.

Von „UC 12" wurden Sperren gelegt:

15. und 23. 2. 16 vor Durazzo Sperre 6 und 8,
2. 3. 16 vor Brindisi Sperre 10.

Als Erfolge dieser Sperren sind die Versenkungen folgender Schiffe zu verzeichnen:

16. 2. 16 vor Durazzo französischer D. „Memphis", 2382 T (II. 20).
21. 2. 16 vor Durazzo italienischer D. „Marechiaro", 411 T (II. 21).
26. 2. 16 vor Durazzo englischer Drifter „Lily Reaich", 88 T (II. 22).
3. und 8. 3. 16 vor Brindisi die englischen Drifter „Boy Harold", 74 T, und „Enterprise", 84 T (II. 27, 28).

Der Verlust von „UC 12", Oblt. z. S. Fröhner, am 16. 3. 1916.

Am 12. 3. 16 verließ „UC 12" Cattaro mit dem Auftrag, vor dem italienischen Hafen von Tarent Minen zu legen. Von dieser Unternehmung ist das Boot nicht zurückgekehrt.

Bald wurde bekannt, daß „UC 12" vor Tarent durch eine Minenexplosion mit der ganzen Besatzung gesunken sei. Das Boot wurde später von der italienischen Marine aus 31 m Wassertiefe gehoben und unter italienischer Flagge in Dienst gestellt.

Durch die Untersuchung des gehobenen U-Boots konnte nach Mitteilung des italienischen Marinearchivs festgestellt werden, daß „UC 12" mit höchster Wahrscheinlichkeit nicht durch eine Mine der italienischen Hafensperre, sondern durch Detonation einer eigenen Mine vernichtet

[1]) Siehe S. 32.

worden ist. Von den zwölf Minen, die zur Ausrüstung des UC-Boots gehörten, wurden acht von italienischen Minensuchern geräumt, zwei befanden sich noch in den Schächten von „UC 12", ein einzelner Anker und ein Teilstück einer detonierten deutschen U-Bootsmine fanden sich in der Nähe der Sinkstelle von „UC 12".

Marsch des ersten großen Minen-U-Boots „U 73", Kaptlt. Sieß, nach dem Mittelmeer. 2.—30. 4. 16.

9. 10. 15 Indienststellung von „U 73".

14.—25. 2. 16 kriegsmäßige Erprobung des Boots in der Nordsee. Dabei wurde am 16. 2. abends bei Dunkelheit der Wachoffizier, Oblt. z. S. d. Res. Wolff, durch eine schwere See über Bord gespült. Rettungsversuche blieben bei dem orkanartigen Sturm erfolglos.

2. 4. 16 von Helgoland.

5. 4. Nordspitze der Shetlands.

11. 4. in Höhe Südspitze Irlands englische Bark „Inverlyon", 1827 T, durch Granaten versenkt (Karte VIII. 43). Beim Anhalten des Schiffs schlug eine See den Matrosen Pehrson über Bord. Hoher Seegang vereitelte alle Bemühungen, ihn zu retten.

17. 4. morgens befehlsgemäß zwölf Minen in zwei Gruppen vor der Einfahrt nach Lissabon geworfen (Sperre 15). Auf einer der beiden Sperren ist am gleichen Tage der norwegische D. „Terje Viken", 3580 T, gesunken (III. 22 a).

19. 4. durch die Gibraltar-Straße.

27. 4. morgens bei Dunkelheit 22 Minen vor der Hafeneinfahrt von Valetta auf Malta geworfen (Sperre 17). Auf diese Sperre sind am gleichen Tage das englische Linienschiff „Russell"[1]), 14 200 t, und das englische Kanonenboot „Nasturtium"[2]), 1250 t, aufgelaufen und gesunken, ferner am 28. 4. die im Marinedienst stehende englische Jacht „Aegusa", 1242 T (III. 17).

30. 4. Cattaro.

---

[1]) „Russell": 1901 von Stapel; 4-30,5 cm, 12-15,2 cm; 750 Mann Besatzung.
[2]) „Nasturtium": 1915 von Stapel; 2-10 cm; 104 Mann Besatzung.

4. Die Minenunternehmungen der U-Flottille Flandern von Oktober 1915 bis April 1916.

Versenkungsorte in den Karten V bis VII und XI.

Ebenso wie der Handelskrieg der U-Boote im Mittelmeer fast unberührt durch die politischen Ereignisse des Sommers 1915 weiterging, wurden auch die Minenunternehmungen der UC-Boote von Flandern ohne Unterbrechung in das Jahr 1916 hinein fortgesetzt.

Sieben UC-Boote standen dafür zur Verfügung, von denen in den sieben Monaten 109 Sperren gelegt worden sind. In möglichst schneller Folge, so wie es der Bereitschaftszustand der Boote und die Wetterverhältnisse irgend erlaubten, wurden die Fahrten ohne sonstige Nebenaufgaben von Zeebrügge und Ostende aus angesetzt. Einen zuverlässigen Anhalt für das erneute Befahren von Seegebieten, in denen eigene U-Bootsminen gelegt worden waren, bot der U-Flottille Flandern hauptsächlich die Beobachtung der offenen feindlichen Funknachrichten, durch welche der Schiffahrt die Wege jedesmal nach dem Wirken oder Entdecken der Sperren als gefährdet und nach dem Räumen der Minen wieder als frei verkündet wurden[1]). Der Angriff richtete sich ebenso wie im Sommer 1915 in erster Linie gegen den Themsehandel und erstreckte sich jetzt nach Norden bis Flamborough Head, nach Westen bis zur Insel Wight, — ferner gegen die Schiffahrt der französischen Kanalhäfen bis Le Havre. Die navigatorische Eigenart der befahrenen Gewässer, die von feindlicher Seite entwickelte Abwehr und die aus beiden erwachsenden hohen Anforderungen, welche an die kleinen, technisch nicht stark ausgestatteten UC-Boote herantraten, sind bereits an früherer Stelle gewürdigt worden[2]). Die stürmische Witterung der Wintermonate, die Vermehrung der feindlichen Vorpostenfahrzeuge, die Vervollkommnung ihrer Such- und Sprenggeräte erhöhten das Maß der Schwierigkeiten, denen begegnet wurde. Meist wurden die Minen von den C-Booten in Überwasserfahrt bei Nacht gelegt, da die Bewachung nachts nicht mit ganzer Macht auftrat und die Dunkelheit den dann kaum sichtbaren, schnell tauchenden Booten guten Schutz bot.

---

[1]) Bezüglich des Feststellens der Versenkungsergebnisse der Minensperren siehe Vorwort.

[2]) Band 2, S. 218—240.

Von den genannten 109 Sperren der Flandern-C-Boote sind 14 jenseits Dover—Calais gelegt, 28mal ist somit die Dover-Straße auf Hin- und Rückmarsch durchquert worden. Alle diese Fahrten sind ohne Störung durch Netze oder andere Hindernisse verlaufen[1]). Vorzugsweise wurde nachts über Wasser durch die Mitte der Enge gesteuert. Nur ein Fall ist zu verzeichnen, daß ein Boot dort, aufgetaucht nach Westen marschierend, in ein Stahlnetz geriet, „UC 6" in der Nacht 17./18. 10. 15. Es gelang, das Netz zu schneiden; doch konnte die Schraube nicht vollständig freigemacht werden, so daß das Boot gezwungen war umzukehren.

Die von Oktober 1915 bis April 1916 in den Hoofden und vor der Flandernküste ausgelegten englischen Minen- und Netzsperren[2]) haben die Tätigkeit der Flandern-Minen-U-Boote nicht aufzuhalten vermocht.

Die Unternehmungen gegen die Themse-Mündung.

Lage der Sperren in Skizze 1[3]), Seite 52/53.

„UC 5", Oblt. z. S. Pustkuchen.

12. 10. 15 Sperre 5 zwischen Elbow Boje und Nord Goodwin Feuerschiff.
6. 11. 15 = 15 östlich Sunk Feuerschiff.
17. 12. 15 = 33 südlich und westlich Sunk Feuerschiff.

Auf diesen Sperren gesunken:
12. 10. Sperre 5 engl. Drifter „Frons Oliviae", 98 T (Karte V. 12),
26. 12. = 33 engl. Trawler „Resono", 230 T (V. 46),
und am gleichen Tage engl. U-Boot „E 6", 791 t[4]).

„UC 5", Oblt. z. S. Mohrbutter.

29. 12. 15 Sperre 39 nördlich N-Galloper Boje.
31. 1. 16 = 55 westlich und südlich Sunk Feuerschiff.
9. 2. 16 = 57 südlich Kentish Knock Feuerschiff.
20. 2. 16 = 62 südöstlich Galloper Feuerschiff.
6. 3. 16 = 74 westlich Sunk Feuerschiff.
16. 3. 16 = 81 östlich Sunk Feuerschiff.
24. 3. 16 = 88a südlich Inner Gabbard Sand.

---

[1]) Bezüglich Durchfahren der Dover-Straße siehe Band 2, S. 235 bis 240.
[2]) Siehe Skizze 8, S. 185.
[3]) Die Flandern-Sperren sind in den Skizzen von Oktober 1915 bis Januar 1917 durchlaufend und in der Reihenfolge des Datums des Auslegens numeriert.
[4]) 1912 von Stapel.

Auf dem Marsche zum Inner Gabbard Sand traf „UC 5" am 24. 3. auf eine der am 20. und 23. 3. westlich West-Hinder ausgelegten englischen Minensperren[1]). Die Minen standen selbst bei Hochwasser meist an der Oberfläche und konnten daher bei Tage und nicht zu bewegter See vermieden werden.

9. 4. 16 Sperre 98 nördlich Galloper Sand.
22. 4. 16 = 104 am Südende des Shipwash Sandes.

Auf den Sperren gesunken:

1. 2. Sperre 55 holländ. D. „Princeß Juliana", 2885 T (VI. 18).
20. 2. = 57 englischer D. „Dingle", 593 T (VI. 26).
24. 2. = 57 englischer D. „Tummel", 531 T (VI. 32).
21. 2. = 62 holl. Tankdampfer „La Flandre", 2018 T (VI. 31).
27. 3. = 81 dänischer D. „Harriet", 1392 T (VI. 80).
26. 3. = 88a französischer D. „Hébé", 1494 T (VI. 79).
26. 3. = 88a engl. Fischdampfer „Khartoum", 303 T (VI. 78).

„UC 6", Oblt. z. S. Graf v. Schmettow.

12. 10. 15 Sperre 6 Nordausgang Black Deep.

Erfolge der Sperre 6:

18. 10. 15 engl. D. „Aleppo", 3870 T, aufgelaufen, auf Strand gesetzt.
18. 10. norwegischer D. „Salerno", 2431 T (V. 4), und
21. 10. englischer D. „Monitoria", 1904 T (V. 5), gesunken.

„UC 3", Oblt. z. S. Waßner.

13. 10. 15 Sperre 8 Nordausgang des Knock Deep.
17. 11. 15 = 19 bei Galloper Feuerschiff.
27. 11. 15 = 23 nördlich Galloper Sand.
17. 12. 15 = 32 westlich Long Sand Feuerschiff.
17. 3. 16 = 83 östlich Kentish Knock Feuerschiff.

Auf den Sperren gesunken:

14. 10. 15 Sperre 8 englischer D. „Salerno", 2071 T (V. 16).
17. 10. 15 = 8 englischer Trawler „Javelin", 205 T (V. 17).
17. 11. 15 = 19 norwegischer D. „Ulriken", 2380 T (V. 25).
29. 11. 15 = 19 englischer Minensucher „Ducheß of Hamilton", 553 T (V. 31).

[1]) Siehe Skizze 8, S. 185.

18. 2. — Der Vortrag findet ohne Beteiligung des Kanzlers statt, stellt indes nicht viel mehr als eine vorbereitende Berichterstattung dar. Die militärischen Erwägungen machen Eindruck; der Kaiser verhält sich nicht ablehnend, trifft aber keine Entscheidung, sondern ordnet an, daß zwischen Admiralstab und Auswärtigem Amt beschleunigt Einvernehmen herzustellen sei. Der Reichskanzler erhält hiervon durch den Admiralstabschef Mitteilung.

Am gleichen Tage macht der Admiralstab dem Auswärtigen Amt ausführliche, dringende Vorschläge, in welcher Weise auf die Vereinigten Staaten und die anderen Neutralen diplomatisch eingewirkt werden könnte, gegen gewisse Verpflichtungen und Gegenleistungen deutscherseits den U-Bootskrieg vorübergehend zu dulden.

19. 2. — Der Admiralstab sendet an den Reichskanzler eine mit Ende 1915 abgeschlossene Denkschrift über die Wirkung des U-Bootskrieges auf das englische Wirtschaftsleben — die fachmännisch begutachtete Denkschrift, auf welche der Admiralstab im wesentlichen seine Meinung über den Erfolg des U-Bootskrieges gründete. Der Reichskanzler gibt die Denkschrift dem Reichsschatzamt und dem Reichsamt des Innern zur Stellungnahme.

21. 2. — Der Reichskanzler v. Bethmann Hollweg ladet den Admiral v. Holtzendorff zu einer Besprechung am 22. im Reichskanzlerpalais ein, um in Gemeinschaft mit dem Staatssekretär v. Jagow und dem Unterstaatssekretär Zimmermann „die Frage des U-Bootskrieges wenn irgend möglich endgültig zu erledigen". Die Zusammenkunft findet am 22. statt, die Einigung kommt, wie zu erwarten war, nicht zustande; baldiger gemeinsamer Gang zum Kaiser wird darauf ins Auge gefaßt.

23. 2. — Der Reichskanzler richtet durch das Auswärtige Amt an den Chef des Admiralstabes eine schriftliche Anfrage über militärische Einzelheiten der verwendungsbereiten U-Boote und des für die nächsten Monate in Aussicht gestellten Zuwachses, insbesondere über die Zahl der g r o ß e n U-Boote, die unmittelbar gegen England sogleich und später zur Verfügung stünden.

Admiral v. Holtzendorff lehnt am 24. eine solche Auskunft ab:

„Die an mich gerichteten Fragen besagen unzweideutig, daß die Unterlagen, auf denen mein Standpunkt zur U-Bootskriegführung ruht, angezweifelt werden . . . Die Verantwortung für die Gewähr, daß unsere U-Bootsstreitkräfte in Bereitschaft, Verteilung und Verwendung zum vollen Erfolge gegen England führen werden, sollte

18. 12. 15 Sperre 32 norwegiſcher D. „Nico", 712 T (V. 41).
21. 12. 15 " 32 engl. Minenſucher „Lady Ismay", 495 T (V 43).

Ferner:

16. 10. 15 Sperre 8 engliſcher D. „Volscian", 570 T, aufgelaufen, auf Strand geſetzt.

Der Verluſt von „UC 9", Oblt. z. S. Schürmann, Ende Oktober 1915.

Am 23. 9. 15 war „UC 9" aus der Nordſee in Zeebrügge eingetroffen und zur U-Flottille Flandern getreten. Am 20. 10. 15 lief das Boot zu ſeiner erſten Unternehmung aus, mit dem Auftrag, beim Long Sand Minen zu legen. Von dieſer Fahrt iſt „UC 9" nicht zurückgekehrt. Zeitpunkt und Urſache des Verluſtes ſind unbekannt geblieben.

Nach amtlicher engliſcher Mitteilung hat eine Begegnung engliſcher Seeſtreitkräfte mit „UC 9" nicht ſtattgefunden. Es iſt daher mit hoher Wahrſcheinlichkeit anzunehmen, daß das Boot durch feindliche Minen oder aber durch eine eigene Mine mit der ganzen Beſatzung geſunken iſt.

Am 12. 11. 15 iſt die Leiche des Leitenden Ingenieurs von „UC 9", Mar. Ing. Aſpirant Neuhaus, beim Long Sand treibend, gefunden worden.

„UC 1", Oblt. z. S. v. Werner.

20. 10. 15 Sperre 10 vor dem Queens Channel.
5. 11. 15 " 14 bei der Elbow Boje.
16. 11. 15 " 18 nördlich Elbow Boje.
24. 11. 15 " 22 zwiſchen Elbow Boje und Nord Goodwin Feuerſch.
15. 12. 15 " 30 ſüdlich Kentiſh Knock Feuerſchiff.
23. 12. 15 " 36 nördlich Elbow Boje 2.
30. 12. 15 " 42 nördlich Elbow Boje 2.
17. 1. 16 " 47 ſüdlich Kentiſh Knock.
24. 1. 16 " 51 ſüdlich Kentiſh Knock.
27. 1. 16 " 53 ſüdlich Galloper Feuerſchiff.
9. 2. 16 " 58 zwiſchen Elbow Boje und Tongue Feuerſchiff.

20. 2. 16 erneut von Zeebrügge ausgelaufen, um bei der Elbow Boje Minen zu legen. Unterwegs begegnet „UC 1" an der Nordſpitze der South Falls einer großen Zahl feindlicher Bewachungsfahrzeuge: 2 Gruppen Fiſchdampfer, 1 Zerſtörer und etwa 40 U-Bootsjäger. Das U-Boot verſucht mit Gegenkurs auf 45 m Tiefe unter der Menge der Fahr-

zeuge hindurchzukommen, wird jedoch von einem Suchgerät gefaßt. Der Kommandant berichtet darüber: „Am Turm wird plötzlich ein schurrendes Geräusch gehört und das Aufschlagen eines schweren Gegenstandes. Das Boot läuft aus den Tiefenrudern und wird von 45 auf 33 m gehoben. Durch Angehen der Maschinen auf äußerste Kraft und hart Ruder unten steuert das Boot tiefer. Man hört deutlich das Abrutschen des Suchgeräts; im gleichen Augenblick erfolgen drei starke Detonationen, so daß das ganze Boot erzittert."

Wegen der starken Gegenwirkung vermag „UC 1" seinen Bestimmungsort nicht rechtzeitig zu erreichen und gibt diese Unternehmung auf. —

18. 3. 16 Sperre 85 Umgebung Noord-Hinder Feuerschiff.
21. 3. 16 = 86 östlich Kentish Knock Südboje.
10. 4. 16 = 99 Südende Kentish Knock.

Auf den Sperren gesunken:

22. 10. 15 Sperre 10 englischer Trawler „Scott", 288 T (V. 18).
9. 11. 15 = 10 englische Jacht „Irene", 543 T (V. 22).
27. 11. 15 = 22 norwegischer D. „Klar", 519 T (V. 29).
24. 12. 15 = 36 englischer Trawler „Carilon", 226 T (V. 45).
24. 12. 15 = 36 englischer D. „Embla", 1172 T (V. 44).
19. 1. 16 = 47 französischer D. „Léoville", 775 T (VI. 9).
30. 1. 16 = 51 holländischer D. „Maasdijk", 3557 T (VI. 12).
10. 2. 16 = 58 norwegischer D. „Alabama", 891 T (VI. 22).
24. 7. 16 = 85 holländischer D. „Maas", 1234 T (XI. 52).
31. 7. 16 = 85 holländischer D. „Koningin Wilhelmina", 1964 T (XI. 54).
26. 3. 16 = 86 holländ. D. „Duiveland", 1297 T (VI. 73).
27. 3. 16 = 86 englischer D. „Empreß of Midland", 2224 T (VI. 77).
4. 4. 16 = 86 englischer D. „Bendew", 3681 T (VII. 6).

Ferner auf Minen gelaufen und geborgen:

18. 1. 16 Sperre 42 holländischer D. „Rijndam", 12 527 T.
28. 1. 16 = 51 norwegischer D. „Perth", 3522 T.

„UC 1", Oblt. z. S. Ramien.

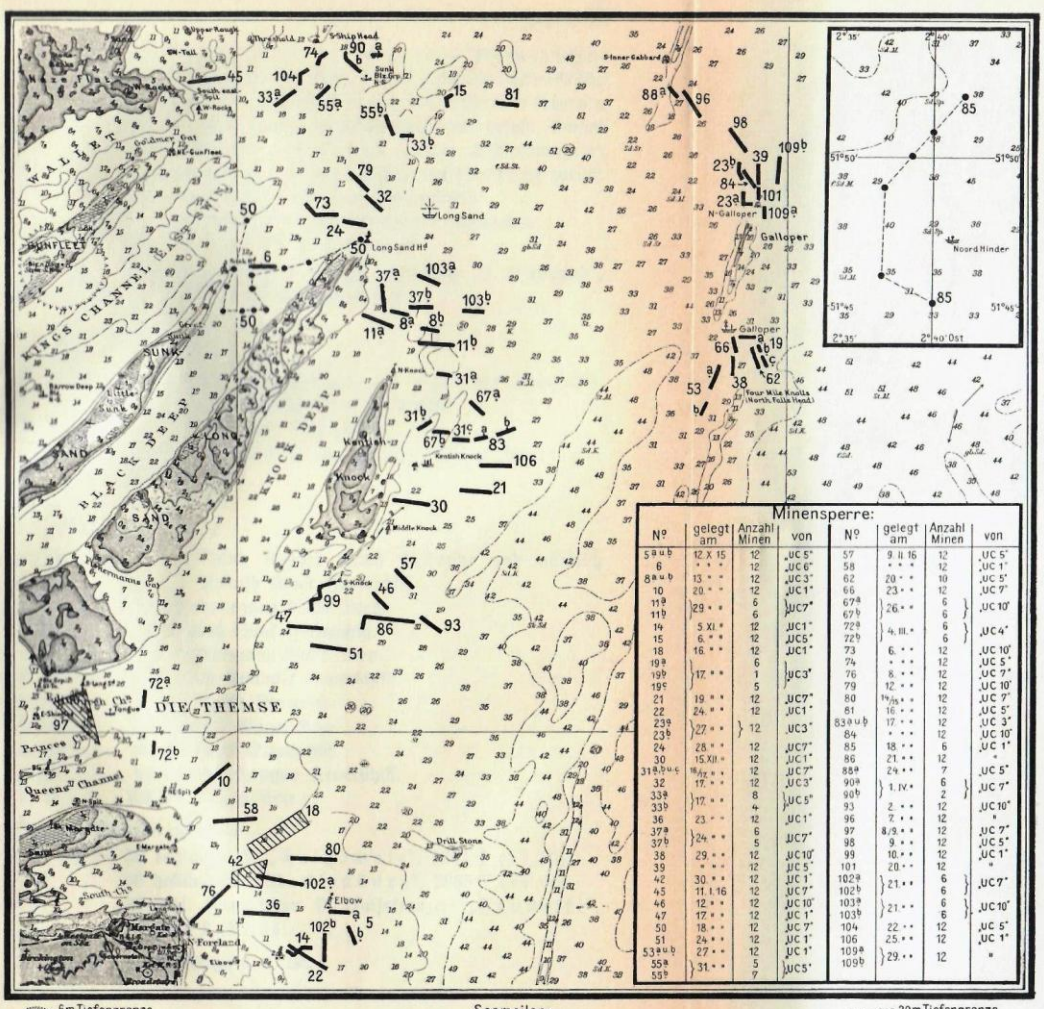
20. 4. 16 Sperre 101 Nordende Galloper Sand.

Auf dieser Sperre sank am gleichen Tage der holländische D. „Lodewijk van Nassau", 3379 T (VII. 24).

Skizze 1.

U-Bootsminensperren vor der Themse-Mündung

Oktober 1915 bis April 1916.



Nº	gelegt am	Anzahl Minen	von	Nº	gelegt am	Anzahl Minen	von
5 a u b	12. X. 15	12	„UC 5"	57	9. II. 16	12	„UC 5"
6	" " "	12	„UC 6"	58	" " "	12	„UC 1"
8 a u b	13. " "	12	„UC 3"	62	20. " "	10	„UC 5"
10	20. " "	12	„UC 1"	66	23. " "	12	„UC 7"
11a	29. " "	6	„UC 7"	67a	26. " "	6	„UC 10"
11b		6		67b		6	
14	5. XI. "	12	„UC 1"	72a	4. III. "	6	„UC 4"
15	6. " "	12	„UC 5"	72b		6	
18	16. " "	12	„UC 1"	73	6. " "	12	„UC 10"
19a		6		74	" " "	12	„UC 5"
19b	17. " "	1	„UC 3"	76	8. " "	12	„UC 7"
19c		5		79	12. " "	12	„UC 10"
21	19. " "	12	„UC 7"	80	14. " "	12	„UC 7"
22	24. " "	12	„UC 1"	81	16. " "	12	„UC 5"
23a	27. " "	12	„UC 3"	83 a u b	17. " "	12	„UC 3"
23b				84	" " "	12	„UC 10"
24	28. " "	12	„UC 7"	85	18. " "	6	„UC 1"
30	15. XII. "	12	„UC 1"	86	21. " "	12	"
31 a u c	17. " "	12	„UC 7"	88a	24. " "	7	„UC 5"
32	17. " "	12	„UC 3"	90a	1. IV. "	6	„UC 7"
33a	17. " "	8	„UC 5"	90b		2	
33b		4		93	2. " "	12	„UC 10"
36	23. " "	12	„UC 1"	96	7. " "	12	"
37a	24. " "	6	„UC 7"	97	8. " "	12	„UC 7"
37b		5		98	9. " "	12	„UC 5"
38	29. " "	12	„UC 10"	99	10. " "	12	„UC 1"
39	" " "	12	„UC 5"	101	20. " "	12	"
42	30. " "	12	„UC 1"	102a	21. " "	6	„UC 7"
45	11. I. 16	12	„UC 7"	102b		6	
46	12. " "	12	„UC 10"	103a	21. " "	6	„UC 10"
47	17. " "	12	„UC 1"	103b		6	
50	18. " "	12	„UC 7"	104	22. " "	12	„UC 5"
51	24. " "	12	„UC 1"	106	25. " "	12	„UC 1"
53 a u b	27. " "	12	„UC 1"	109a	29. " "	12	"
55a	31. " "	5	„UC 5"	109b			
55b		7					

24. 4. von Zeebrügge ausgelaufen, bei Kentish Knock Minen zu legen. Bald nach Verlassen des Hafens große Zahl leichter feindlicher Streitkräfte in Sicht, Zerstörer, Fischdampfer, U-Bootsjäger, die einen Monitor sichern[1]). Mehrmals wird „UC 1" unter Wasser von Schleppgeräten gefaßt, kommt jedesmal wieder frei, verliert jedoch zu viel Zeit, um den Bestimmungsort für Minenlegen noch rechtzeitig zu erreichen. Daher nach Zeebrügge zurück.

25. 4. 16 Sperre 106 östlich Kentish Knock Feuerschiff.

Unterwegs drei Fliegerangriffen durch Tauchen ausgewichen.

29. 4. 16 Sperre 109 Nordende Galloper Sand.

Auf diese Minen lief am 2. 5. 16 der schwedische D. „Fridland", 4960 T; er konnte noch auf Strand gesetzt werden.

„UC 7", Oblt. z. S. Wäger.

29. 10. 15 Sperre 11 zwischen Kentish Knock und Long Sand Feuerschiff.
19. 11. 15 = 21 südöstlich Kentish Knock Feuerschiff.
28. 11. 15 = 24 Nordausgang Black Deep.

Auf Sperre 24 sank am 28. 11. 15 der englische Trawler „William Morrison", 211 T (V. 30).

„UC 7", Oblt. z. S. Haag.

16./17. 12. 15 Sperre 31 östlich Kentish Knock N-Tonne und nördlich Kentish Knock Feuerschiff.
24. 12. 15 Sperre 37 Nordausgang Knock Deep.
11. 1. 16 = 45 westlich Sunk Feuerschiff.
18. 1. 16 = 50 Nordausgang Black Deep.
23. 2. 16 = 66 südlich Galloper Feuerschiff.
8. 3. 16 = 76 bei North Foreland.
15. 3. 16 = 80 nördlich Elbow Boje.
1. 4. 16 = 90 bei Sunk Feuerschiff.
8./9. 4. 16 = 97 westlich Tongue Feuerschiff.
21. 4. 16 = 102 bei Elbow Boje.

Auf den Sperren gesunken:

6. 2. 16 Sperre 50 englischer D. „Balgownie", 1061 T (VI. 19).
27. 2. 16 = 66 holländ. D. „Mecklenburg", 2885 T (VI. 40).
9. 3. 16 = 76 engl. bewaffneter D. (Hilfskreuzer) „Fauvette", 2644 T (VI. 54).

[1]) Siehe S. 57/58 und Skizze 8, S. 185.

25. 3. 16 Sperre 76 englischer Drifter „Hilary II", 78 T (VI. 72).
18. 3. 16 = 80 englischer D. „Lowlands", 1789 T (VI. 58).
24. 3. 16 = 80 englischer D. „Fulmar", 1270 T (VI. 71).
26. 3. 16 = 80 englischer D. „Cerne", 2579 T (VI. 76).
2. 4. 16 = 90 engl. Trawler „Commandant", 207 T (VII. 3).
9. 4. 16 = 97 englischer D. „Avon", 1574 T (VII. 15).
23. 4. 16 = 102 engl. Trawler „Lena Melling", 274 T (VII. 25).

Als Erfolg von „UC 7" vor der Themse in diesem Zeitabschnitt ist auch der holländische D. „Texelstroom", 1601 T (Karte V. 2), zu nennen, der am 5. 10. 15 auf der von „UC 7" am 12. 9. 15 gelegten, in Band 2, S. 221 und in der dortigen Skizze Nr. 5 verzeichneten Sperre 33 b gesunken ist. Bei Drucklegung des zweiten Bandes war der Zusammenhang dieses Schiffsverlustes mit der genannten Sperre 33 b von „UC 7" noch nicht bekannt.

Die Internierung von „UC 8", Oblt. z. S. Walter Schmidt, in Holland infolge Strandens am 4. 11. 1915.

„UC 8" ging am 3. 11. 15 von Emden nach Zeebrügge in See. — Das Boot sollte der U-Flottille Flandern als Ersatz für „UC 11" zugeteilt werden, das wegen unsicherer Maschinenanlage von der Front zurückgezogen worden war und am 17. 10. 15 Zeebrügge verlassen hatte, um in Kiel Ausbildungszwecken zu dienen.

Am 4. 11. 15 morgens bei Dunkelheit kam „UC 8" auf dem Marsche in Nähe von Terschelling Feuerschiff in holländischen Hoheitsgewässern fest und war mit eigenen Mitteln nicht abzubringen. Das Boot wurde dann, nachdem es durch holländische Schlepperhilfe geborgen war, von der holländischen Regierung nicht freigelassen, da es nicht durch Havarie oder Seenot, sondern durch die vertretbare Art des Navigierens in holländische Hoheitsgewässer geraten und somit nach den holländischen Neutralitätsregeln der Internierung verfallen sei. Trotz des Widerspruchs der deutschen Regierung, der in den langen diplomatischen Auseinandersetzungen aufrechterhalten wurde, blieben „UC 8" und seine Besatzung in Holland interniert.

„UC 10", Oblt. z. S. Nitzsche.

19. 12. 15 aus der Nordsee in Zeebrügge eingetroffen, neu zur U-Flottille Flandern getreten.

29. 12. 15 Sperre 38 südlich Galloper Feuerschiff.
12. 1. 16 = 46 östlich Kentish Knock S-Boje.
26. 2. 16 = 67 nördlich Kentish Knock Feuerschiff.
6. 3. 16 = 73 westlich Long Sand Feuerschiff.
12. 3. 16 = 79 nordwestlich Long Sand Feuerschiff.
17. 3. 16 = 84 nördlich Galloper N-Boje.
2. 4. 16 = 93 östlich Kentish Knock S-Boje.
7. 4. 16 = 96 Südende Inner Gabbard Sand.
21. 4. 16 = 103 südlich Long Sand Feuerschiff.

24. 4. von Zeebrügge ausgelaufen, im Black Deep Minen zu legen. Die Unternehmung konnte nicht durchgeführt werden, da das Boot am 24. 4. nachmittags unter Wasser in ein verankertes Netz geriet, während zwei Monitore in Begleitung von Zerstörern und Fischdampfern in Sicht waren. „UC 10" blieb daher bis zur Dunkelheit auf dem Grund liegen, während mehrfach heftige Detonationen, die vermutlich von Wasserbomben herrührten, das Boot erschütterten. Durch Ausblasen kam es dann von dem Netz frei. — „UC 10" war in die englische Minennetzsperre geraten, die am 24. 4. morgens ausgelegt worden war, und auf die am 25. 4. auch „UC 5" stieß[1]). — Auf dem Rückmarsch nach Zeebrügge nachts 24./25. 4. kam „UC 10" in Überwasserfahrt nördlich Wandelaar Feuerschiff nochmals in ein Netz, aus dem es sich durch Schneidewerkzeug lösen konnte. —

Auf den Sperren von „UC 10" sind gesunken:

30. 12. 15 Sperre 38 holländ. D. „Ellewoutsdijk", 2229 T (V. 48).
4. 1. 16 = 38 holländischer D. „Leto", 3195 T (VI. 1).
5. 1. 16 = 38 norwegisch. D. „Fridthjof Nansen", 3275 T (VI. 5).
21. 1. 16 = 38 holländischer D. „Apollo", 799 T (VI. 10).
26. 2. 16 = 67 schwedischer D. „Birgit", 1117 T (VI. 37).
7. 3. 16 = 73 englischer Zerstörer „Coquette", 355 t[2]).
7. 3. 16 = 73 englisches Torpedoboot Nr. 11, 263 t[3]).
18. 3. 16 = 84 holländ. D. „Palembang", 6674 T (VI. 60).
3. 4. 16 = 93 norwegischer D. „Ino", 702 T (VII. 5).
1. 5. 16 = 96 englischer D. „Hendonhall", 3994 T (VII. 30).

Ferner auf Minen gelaufen und geborgen:

22. 1. 16 Sperre 46 englischer D. „Falls City", 4729 T.
29. 2. 16 = 67 englischer D. „Malvina", 1244 T.

[1]) Siehe S. 57/58 und Skizze 8, S. 185.
[2]) 1897 von Stapel; 1 — 7,6 cm, 5 — 5,7 cm, 2 T.-Rohre, 60 Mann Besatzung.
[3]) 1906 von Stapel; 2 — 7,6 cm, 3 T.-Rohre, 35 Mann Besatzung.

„UC 4", Oblt. z. S. Moecke.

4. 2. 16 in Zeebrügge eingetroffen, von den Ostseestreitkräften der U-Flottille Flandern zugeteilt.

4. 3. 16 Sperre 72 östlich Tongue Feuerschiff.

Eine Wirkung der Sperre ist nicht festgestellt worden.

Die Unternehmungen nördlich der Themse bis zur Sizewell Bank.

Skizze 2.

„UC 7", Oblt. z. S. Wäger.

13. 10. 15 Sperre 7 östlich Shipwash Feuerschiff.
Eine Wirkung dieser Sperre ist nicht ermittelt worden.

„UC 7", Oblt. z. S. Haag.

7. 12. 15 Sperre 27 zwischen Orfordneß und Aldborough Napes.
10. 2. 16 = 60 Ansteuerung von Harwich.
24.—27. 4. 16 nach dem Shipway.

25. 4. 16 abends bei Dunkelheit zwei Minen, Sperre 107a, in ↑-Fahrt geworfen, in der Annahme, daß das Boot südlich des Shipwash Sandes stehe. Alle Leuchtfeuer schienen gelöscht zu sein, wahrscheinlich wegen eines deutschen Luftschiffangriffs, der in jener Nacht stattfand. — Durch Stromversetzung steht „UC 7" jedoch weiter nördlich und kommt nach dem Werfen der zweiten Mine um 10,50 Nm. auf dem Shipwash Sande fest. Auch nach Hellwerden bei steigendem Wasser kommt das Boot zunächst nicht frei und wird bereits klargemacht zum Sprengen. Zwei Zerstörer kommen in Sicht, bemerken aber das U-Boot nicht, dem es schließlich gelingt, bei hohem Wasserstande mit Maschinenkraft von dem Sand herunterzukommen, ohne ernste Beschädigung erlitten zu haben.

26. 4. während des Tages auf Grund gelegen wegen starker Bewachung.

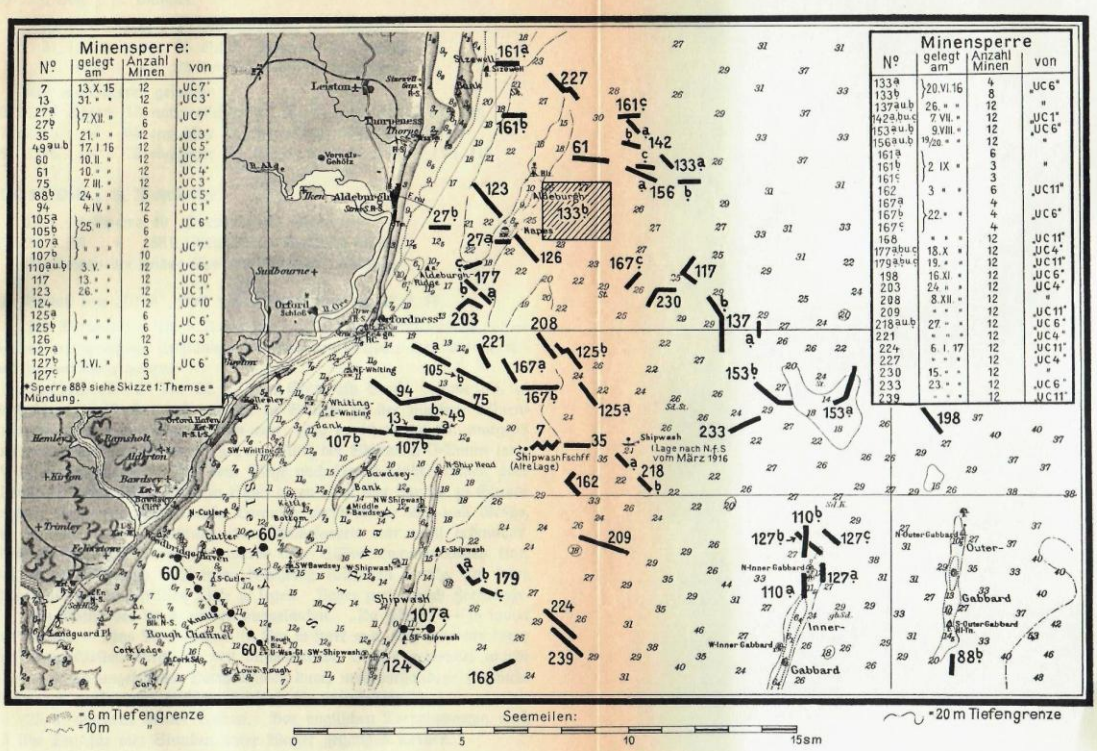
27. 4. Sperre 107 b am Nordausgang des Shipway.

Auf diesen Sperren gesunken:

8. 12. 15 Sperre 27 englischer D. „Ignis", 2042 T (V. 34).
10. 12. 15 = 27 norwegischer D. „Ingstad", 780 T (V. 35).
21. 12. 15 = 27 engl. Marine-D. „Knarsdale", 1641 T (V. 42).
11. 2. 16 = 60 englischer Kleiner Kreuzer „Arethusa", 3500 t[1]).
18. 3. 16 = 60 englischer Trawler „Ameer", 216 T (VI. 59).

[1]) 1913 von Stapel; 2 — 15,2 cm, 6 — 10,2 cm, 400 Mann Besatzung.

Skizze 2.
U-Bootsminensperren nördlich der Themse
Oktober 1915 bis Januar 1917.



„UC 3", Oblt. z. S. Waßner.

31. 10. 15 Sperre 13 Nordausgang des Shipway.
21. 12. 15 = 35 östlich Shipwash Feuerschiff.
7. 3. 16 = 75 bei Shipwash Feuerschiff.

Auf den Sperren gesunken:
10. 12. 15 Sperre 13 norwegischer D. „Nereus", 742 T (V. 40).
27. 12. 15 = 35 englischer D. „Hadley", 1777 T (V. 47).
28. 2. 16 = 75 englischer D. „Thornaby", 1782 T (VI. 41).

„UC 5", Oblt. z. S. Mohrbutter.

17. 1. 16 Sperre 49 Nordausgang Shipway.
24. 3. 16 = 88b südlich Outer Gabbard Sand.
Wirkungen der beiden Sperren sind nicht ermittelt.

Der Verlust von „UC 5", Oblt. z. S. Mohrbutter, am 27. 4. 16.

Der Verlauf der letzten Fahrt von „UC 5" zeigt eindrucksvoll, unter welchen erschwerenden Umständen die Flandern-U-Boote ihre tägliche Arbeit zu verrichten hatten.

Nachdem „UC 5" am 22. 4., vom Shipwash Sande kommend[1]), in Zeebrügge eingelaufen und am 23. in Brügge zu der nächsten Minenunternehmung ausgerüstet worden war, ging es schon am 24. morgens wieder in See, um befehlsgemäß 1 sm östlich der Shipwash O-Tonne seine 12 Minen auszulegen. Auf dem Wege nach Noord-Hinder kamen aber alsbald feindliche Streitkräfte in Sicht, deren Zahl von Stunde zu Stunde wuchs: Zerstörergruppen, viele Dampfer verschiedener Art und Größe, ein Monitor. Die Bedeutung ihrer Anwesenheit war nicht erkennbar. Nach fünfstündiger Tauchfahrt wurde dem U-Bootskommandanten klar, daß er bei Shipwash nicht mehr rechtzeitig eintreffen konnte, um seine Minen mit der eingestellten Tiefe zu legen. Daher zurück nach Zeebrügge.

Am Abend des 24. 4. erneut ausgelaufen. „Da jedoch" — so lautet der Bericht — „das Meerleuchten in See so stark war, daß zeitweise sogar der Ausguckposten durch die hell aufleuchtende Bugsee geblendet wurde und somit ein ungesehenes Durchkommen durch noch vorhandene feindliche Fahrzeuge aussichtslos erschien, beschloß ich umzukehren."

25. 4. morgens dritter Anlauf. Vor englischen Torpedobooten muß 10 Uhr Vm. für vier Stunden unter Wasser gegangen werden.

[1]) „UC 5" hatte am 22. 4. morgens die Sperre 104 westlich Sunk Feuerschiff gelegt. Siehe Skizze 1, S. 52/53.

„2 Uhr Nm. aufgetaucht. Boot steht plötzlich dicht vor einer von NO nach SW laufenden Netzsperre. Bei dem Versuch, mit Sprengpatronen eine Lücke im Netz zu schaffen, von französischem Flieger überrascht. Boot konnte rechtzeitig tauchen; Bomben wurden nicht geworfen.

2.30 Nm. aufgetaucht. Am Netz entlang gefahren und nach einer Lücke gesucht; keine gefunden.

4 Uhr Nm. kehrt gemacht. Da wiederum zu viel Zeit verloren war, hatte die Fortsetzung der Unternehmung keinen Zweck mehr.

7 Uhr Nm. Zeebrügge-Mole festgemacht." —

„UC 5" hatte vor der großen Minen-Netzsperre gestanden, die am 24. 4. morgens vor der Flandernküste von jenen englischen Streitkräften ausgelegt worden war[1]), deren Ansammlung am 24. 4. den Weg von „UC 5" verlegt hatte.

Bis zum 26. 4. morgens wurde indes von den Minensuchfahrzeugen des Marinekorps in der neuen englischen Sperre eine Lücke geschaffen, durch welche „UC 5" am Vormittag des 26. seinen Marsch nach Shipwash nun endgültig antreten konnte.

Über diese Fahrt, die zu dem Verlust des Bootes führen sollte, hat der Kommandant nach Rückkehr aus der Gefangenschaft berichtet:

„Während des Anmarsches am 26. 4. ist es dauernd stark diesig. Thornton Bank *Tonne und Noord-Hinder Feuerschiff kommen nicht in Sicht. Das Galloper Feuerschiff* ist eingezogen. Statt dessen wird in der Abenddämmerung in der Gegend von Galloper ein unbekanntes Feuerschiff angetroffen, dessen Lage ungewiß ist. Der beobachtete Dampferverkehr gibt zwar einigen Anhalt für den Schiffsort, aber keinen zuverlässigen Abgangspunkt für die dann über Nacht fortzusetzende Ansteuerung des Shipwash Sandes. Nach dem Koppeln der Kurse und unter Berücksichtigung des Stroms müßte »UC 5« um Mitternacht 26./27. 4. am Ort des Minenwerfens östlich Shipwash stehen. Doch eine halbe Stunde vorher kommt das Boot in Überwasserfahrt fest, liegt drei Stunden später bei Niedrigwasser fast trocken, kommt aber um 6 Uhr Vm. am 27. 4. mit steigendem Wasser durch Überbordgeben von Gewichten und Maschinenkraft wieder frei, nachdem bereits alle Vorbereitungen zum Sprengen getroffen waren.

Mit nordöstlichem Kurs wird tiefes Wasser gewonnen und das Boot unter Wasser eingesteuert. Bei Tageslicht ist es wieder diesig, zeitweise Nebel, ruhige See. Ein Feuerschiff wird durch das Sehrohr erkannt. Um seine Kennung auszumachen und weitere Unterlagen für die Navigation zu gewinnen, soll Stromstille abgewartet werden. Vorübergehend wird dazu das Boot auf Grund gelegt . . .

Das Liegen auf dem Grunde wird bald unhaltbar, da das ganze Gebiet von einer Fischdampferflottille mit Suchgeräten abgesucht wird; außerdem passieren häufig mehrere Zerstörer.

9.15 Vm. ↓ Kurs auf das Feuerschiff. Sehr vorsichtiger Sehrohrgebrauch, da ständig Zerstörer, Dampfer und die erwähnte Suchflottille in der Nähe. Das Feuer-

[1]) Siehe Skizze 8, S. 185.

schiff trägt weder Abzeichen noch Aufschrift. Von dort aus 45°—60° gesteuert, um von den Fahrzeugen frei und möglichst schnell nach See zu auf tiefes Wasser zu kommen.

Etwa 10.15 Uhr Vm. auf 9 m gestoßen. Boot schiebt sich heraus. Trotz sofortigen Ausblasens und gleichzeitigen Zurückgehens mit äußerster Kraft stößt das Boot weiter. Aufgetaucht, sofort wieder festgekommen. Der quer über die Bank setzende starke Strom schiebt das Boot weiter auf den Sand und legt es auf die Seite.

Boot wieder klar gemacht zum Sprengen. Signalbuch, Maschinengewehr und Gewehre werden über Bord geworfen. Die Minenkarte wird verbrannt. Maschinenbücher und Zeichnungen werden vernichtet. Bald kommt ein Zerstörer in Sicht und verschwindet wieder. Kurz darauf ein zweiter Zerstörer und ein U-Boot. Als dieser Zerstörer auf uns zukommt und ein Boot zu Wasser läßt, gebe ich Befehl, das Boot zu sprengen . . . Alle meine Leute und ich wurden von dem englischen Zerstörer »Firedrake« aufgenommen und nach Harwich gebracht . . ." —

Wie durch englische Nachrichten bestätigt worden ist, war „UC 5" auf dem Shipwash Sand gestrandet. Da die Minen des Boots nicht, wie beabsichtigt, durch das Zünden der Sprengpatrone detonierten, wurde eine vollständige Zerstörung des Schiffskörpers nicht erreicht. „UC 5" ist dann von der englischen Marine geborgen worden.

„UC 4", Oblt. z. S. Moecke.

10. 2. 16 Sperre 61 nordöstlich Aldborough Napes.

Auf der Sperre gesunken:

12. 2. 16 englischer D. „Cedarwood", 654 T (VI. 23).
12. 2. 16 belgischer D. „Aduatiek", 2221 T (VI. 23 a).
13. 2. 16 englischer Regierungsdampfer „Tergestea", 4308 T (VI. 25).

„UC 1", Oblt. z. S. v. Werner.

4. 4. 16 Sperre 94 nördlich Nordausgang Shipway.
Keine Wirkung ermittelt.

„UC 6", Oblt. z. S. Graf v. Schmettow.

25. 4. 16 Sperre 105 zwischen Shipwash Fschff. und Orfordneß.
Keine Wirkung ermittelt.

Als Erfolg von „UC 6" in diesem Zeitabschnitt ist hier noch, wie nachträglich festgestellt, der am 3. 11. 15 auf der von „UC 6" am 13. 8. 15 vor Orfordneß gelegten, in Band 2, S. 227, und in der dortigen Skizze Nr. 7 verzeichneten Sperre 15 gesunkene englische D. „Friargate", 264 T (V. 19) anzuführen.

Vor Southwold, Lowestoft und Yarmouth.

Skizze 3.

„UC 7", Oblt. z. S. Wäger.

4. 10. 15 Sperre 3 vor Lowestoft.
7. 11. 15 = 16 nördlich Southwold.

Auf Sperre 3 sank am 5. 10. 15 der englische D. „Novocastrian", 1151 T (V. 1).

Auf Sperre 16 lief am 8. 2. 16 der englische D. „Elswick Manor", 3943 T, wurde aber noch geborgen.

„UC 7", Oblt. z. S. Haag.

30. 12. 15 Sperre 41 a vor Lowestoft.
31. 12. 15 = 41 b, c, nördlich Lowestoft.

Auf den Sperren sanken:
31. 12. 15 der englische Trawler „Speeton", 205 T (V. 49).
18. 6. 16 der amerikanische D. „Seaconnet", 2294 T (VII. 48).

„UC 3", Oblt. z. S. Waßner.

6. 10. 15 Sperre 4 südlich Southwold.

Auf den Minen sanken:
6. 11. 15 englischer D. „Alastair", 366 T (V. 20).
11. 11. 15 englischer D. „Rhineland", 1501 T (V. 21).

„UC 10", Oblt. z. S. Nitzsche.

2. 2. 16 Sperre 56 östlich Cross Sand Fschff.
22. 2. 16 = 64 vor Southwold.
30. 4. 16 = 108 vor Southwold.

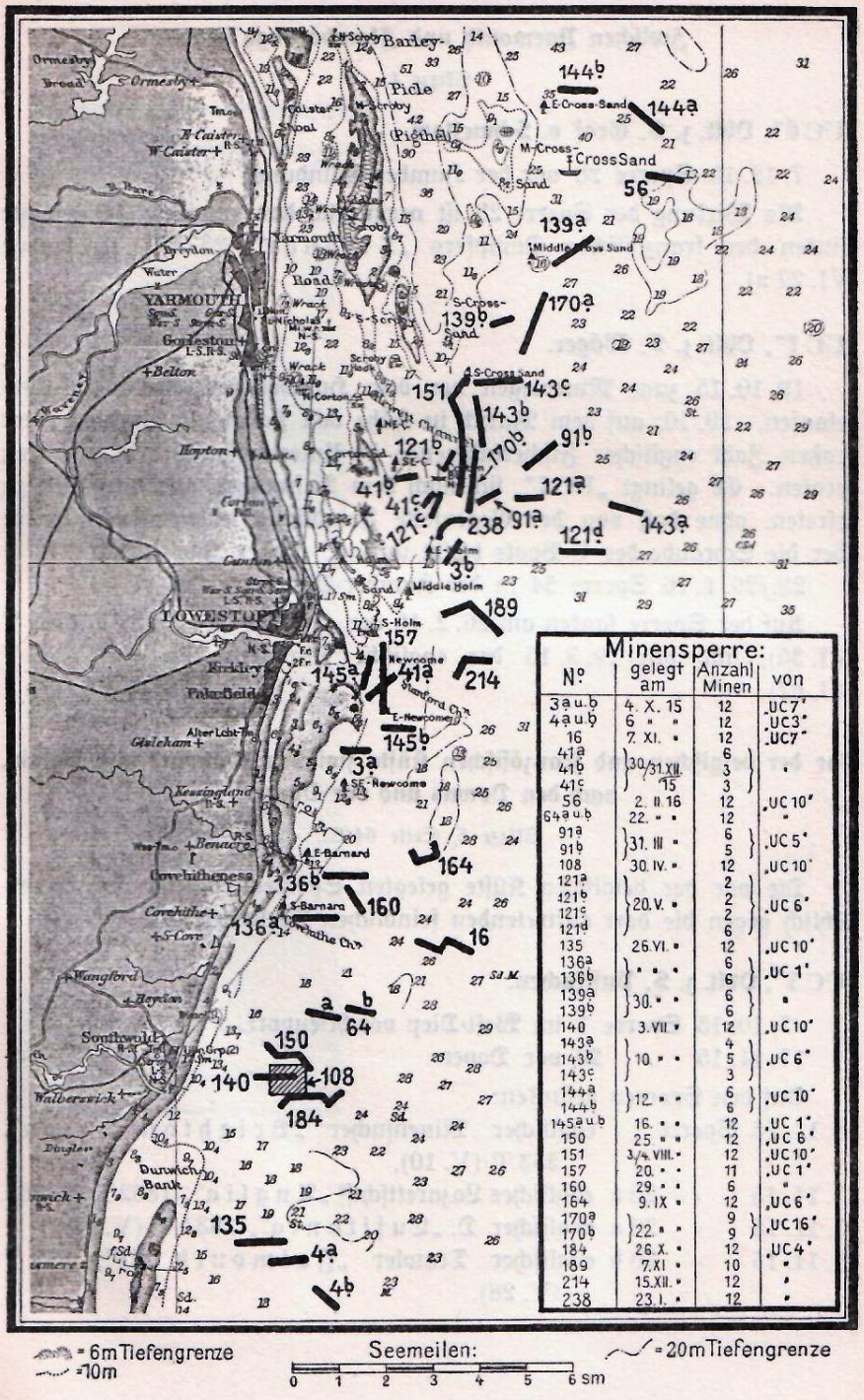
Auf den Sperren gesunken:
25. 2. 16 Sperre 64 englischer D. „Southford", 963 T (VI. 33).
2. 5. 16 = 108 englischer D. „Rochester City", 1239 T (VII. 31).

„UC 5", Oblt. z. S. Mohrbutter.

31. 3. 16 Sperre 91 a, b vor Südeingang des Hewett Channel, Yarmouth.

Auf diesen Minen ist mit hoher Wahrscheinlichkeit der englische D. „Alacrity", 1080 T, am 31. 3. 16 gesunken (VI. 80 a).

Skizze 3.
U-Bootsminensperren vor Lowestoft und Yarmouth.
Oktober 1915 bis Januar 1917.



Zwischen Yarmouth und Flamborough Head.

Skizze 4.

„UC 6", Oblt. z. S. Graf v. Schmettow.

7. 12. 15 Sperre 28 vor der Humber-Mündung.

Als Wirkung der Sperre 28 ist vermutlich das am 24. 2. 16 erfolgte Sinken des französischen Dampfers „Trignac", 2375 T, zu buchen (VI. 27 a).

„UC 7", Oblt. z. S. Wäger.

19. 10. 15 zum Minenlegen vor dem Humber von Zeebrügge ausgelaufen. 20. 10. auf dem Marsch in Höhe von Yarmouth inmitten einer großen Zahl englischer Fischerfahrzeuge in Unterwasserfahrt in ein Netz geraten. Es gelingt „UC 7", sich nach dem Auftauchen aus dem Netz zu befreien, ohne daß von der Gegenseite Feindliches unternommen wird; aber die Schraube des U-Boots bleibt unklar. Daher Rückmarsch.

28./29. 1. 16 Sperre 54 in der Humber-Mündung.

Auf der Sperre sanken am 26. 2. 16 der englische D. „Dido", 4769 T (VI. 35), und am 19. 3. 16 der englische Trawler „Valpa", 230 T (VI. 62).

Vor der belgischen und französischen Küste zwischen Nieuport und Calais, nach den Downs und vor Dover.

Skizze 5, Seite 64/65.

Die vor der belgischen Küste gelegten Sperren richteten sich hauptsächlich gegen die dort auftretenden feindlichen Seestreitkräfte.

„UC 5", Oblt. z. S. Pustkuchen.

3. 10. 15 Sperre 1 im West-Diep vor Nieuport.
17. 11. 15 = 20 vor Dover.

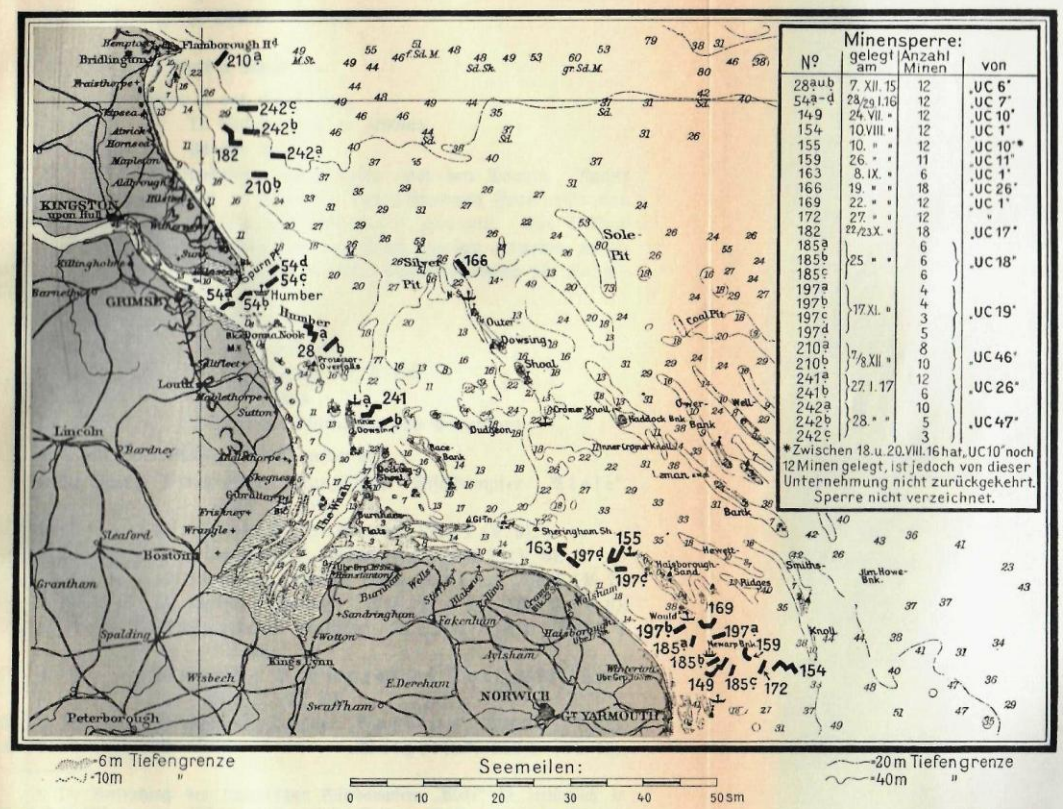
Auf den Sperren gesunken:

6. 11. 15 Sperre 1 englischer Minensucher „Brighton Queen", 553 T (V. 10).
17. 11. 15 = 20 a englisches Lazarettschiff „Anglia", 1862 T (V. 26).
17. 11. 15 = 20 a englischer D. „Lusitania", 1834 T (V. 27).
19. 11. 15 = 20 b englischer Trawler „Falmouth III", 198 T (V. 28).

Skizze 4.

U-Bootsminensperren zwischen Yarmouth und Flamborough Head

Dezember 1915 bis Januar 1917.



Minensperre:

Nº	gelegt am	Anzahl Minen	von
28a u b	7. XII. 15	12	„UC 6"
54a–d	28/29 I. 16	12	„UC 7"
149	24. VII. „	12	„UC 10"
154	10. VIII. „	12	„UC 1"
155	10. „ „	12	„UC 10"*
159	26. „ „	11	„UC 11"
163	8. IX. „	6	„UC 1"
166	19. „ „	18	„UC 26"
169	22. „ „	12	„UC 1"
172	27. „ „	12	„
182	22/23 X. „	18	„UC 17"
185a	25. „ „	6	„UC 18"
185b		6	
185c		6	
197a	17. XI. „	4	„UC 19"
197b		4	
197c		3	
197d		5	
210a	7/8 XII „	8	„UC 46"
210b		10	
241a	27. I. 17	12	„UC 26"
241b		6	
242a	28. „ „	10	„UC 47"
242b		5	
242c		3	

*Zwischen 18. u. 20. VIII. 16 hat „UC 10" noch 12 Minen gelegt, ist jedoch von dieser Unternehmung nicht zurückgekehrt. Sperre nicht verzeichnet.

„UC 5", Oblt. z. S. Mohrbutter.

27. 2. 16 Sperre 68 vor Calais.

Keine Wirkung der Sperre ermittelt.

„UC 6", Oblt. z. S. Graf v. Schmettow.

5. 10. 15 Sperre 2 vor Gravelines.
31. 10. 15 " 12 Südeingang der Downs.
20. 12. 15 " 34 vor Calais.

10. 1. 16 von Zeebrügge ausgelaufen nach den Downs. Nachts 10./11. 1. wurde „UC 6" in Nähe des South Goodwin Feuerschiffs von einem abgeblendeten bewaffneten Fischdampfer gerammt. Das U-Boot konnte sich noch dem feindlichen Bewacher durch Tauchen entziehen, mußte jedoch die Unternehmung abbrechen, da der Druckkörper durch den Rammstoß leck geworden war.

27. 2. 16 Sperre 70 vor Dover.
3. 3. 16 " 71 vor Dover.
16. 3. 16 " 82 Südeingang der Downs.
3. 4. 16 " 92 vor Calais.
21. 4. 16 " 100 zwischen Dünkirchen und Gravelines.

Auf den Sperren von „UC 6" gesunken:

5. 10. 15 Sperre 2 bewaffneter französischer Fischdampfer „Alose", 214 T (V. 3)[1]).
31. 10. 15 " 12 englischer D. „Toward", 1218 T (V. 9).
31. 10. 15 " 12 norwegischer D. „Eidsiva", 1092 T (V. 6).
31. 10. 15 " 12 bewaffnete englische Jacht „Aries", 268 T (V. 7).
31. 10. 15 " 12 englischer Trawler „Othello II", 206 T (V. 8).
27. 2. 16 " 70 bewaffneter englischer D. „Maloja", 12 431 T (VI. 38).
27. 2. 16 " 70 englischer D. „Empreß of Fort William", 2181 T (VI. 39).
28. 2. 16 " 70 englischer Trawler „Angelus", 304 T (VI. 42).
28. 2. 16 " 70 " " „Weigelia", 262 T (VI. 43).

[1]) Die Versenkung des französischen Fischdampfers „Alose" ist irrtümlich in Band 2, S. 220, der von „UC 7" am 22. 8. 15 bei Galloper Fschff. gelegten, in Skizze 5, Band 2, verzeichneten Sperre 22 zugeschrieben worden. Erst nach Drucklegung des 2. Bandes konnte festgestellt werden, daß „Alose" auf der obengenannten Sperre 2 von „UC 6" gesunken ist.

4. 3. 16 Sperre 71 englischer Trawler „Flicker", 192 T (VI. 48).
23. 3. 16 = 82 = = „Corona", 212 T (VI. 69).
21. 4. 16 = 100 französischer Bewachungsdampfer „Estafette", 267 T (VII. 26).
24. 4. 16 = 100 französischer Fischdampfer „St. Corentin", 215 T (VII. 27).

„UC 1", Oblt. z. S. v. Werner.

3. 12. 15 Sperre 26 South Goodwin Feuerschiff.
9. 1. 16 = 43 Nordausgang der Downs.

Auf Sperre 26 sank am 3. 12. 15 der englischer Trawler „Etoile Polaire", 278 T (V. 32).

„UC 3", Oblt. z. S. Waßner.

17. 1. 16 Sperre 48 Südeingang der Downs.
Keine Wirkung ermittelt.

„UC 4", Oblt. z. S. Moecke.

27. 2. 16 Sperre 69 im südlichen Teil der Downs.
12. 3. 16 = 78 im südlichen Teil der Downs.

Auf Sperre 69 lief am 29. 2. 16 der englische D. „Den of Ogil", 5689 T, wurde jedoch noch eingeschleppt.

Auf dem Rückmarsch von Sperre 78 am 12. 3. sichtete „UC 4" die am 10./12. 3. ausgelegten englischen Minensperren[1]). Zwischen vielen Oberflächenständen wurden auch Minen dicht unter der Oberfläche gesehen, so daß der Kommandant es nicht unternahm, die Sperre zu durchqueren.

Am 15. 3. 16 schied „UC 4" aus dem Verband der U-Flottille Flandern aus. Am gleichen Tage wurde das Boot von Oblt. z. S. Hamm übernommen und verließ Zeebrügge nach Kiel zu den Ostseestreitkräften.

Die Unternehmungen nach Gris Nez-Boulogne und nach der englischen Kanalküste von Dover bis Newhaven.

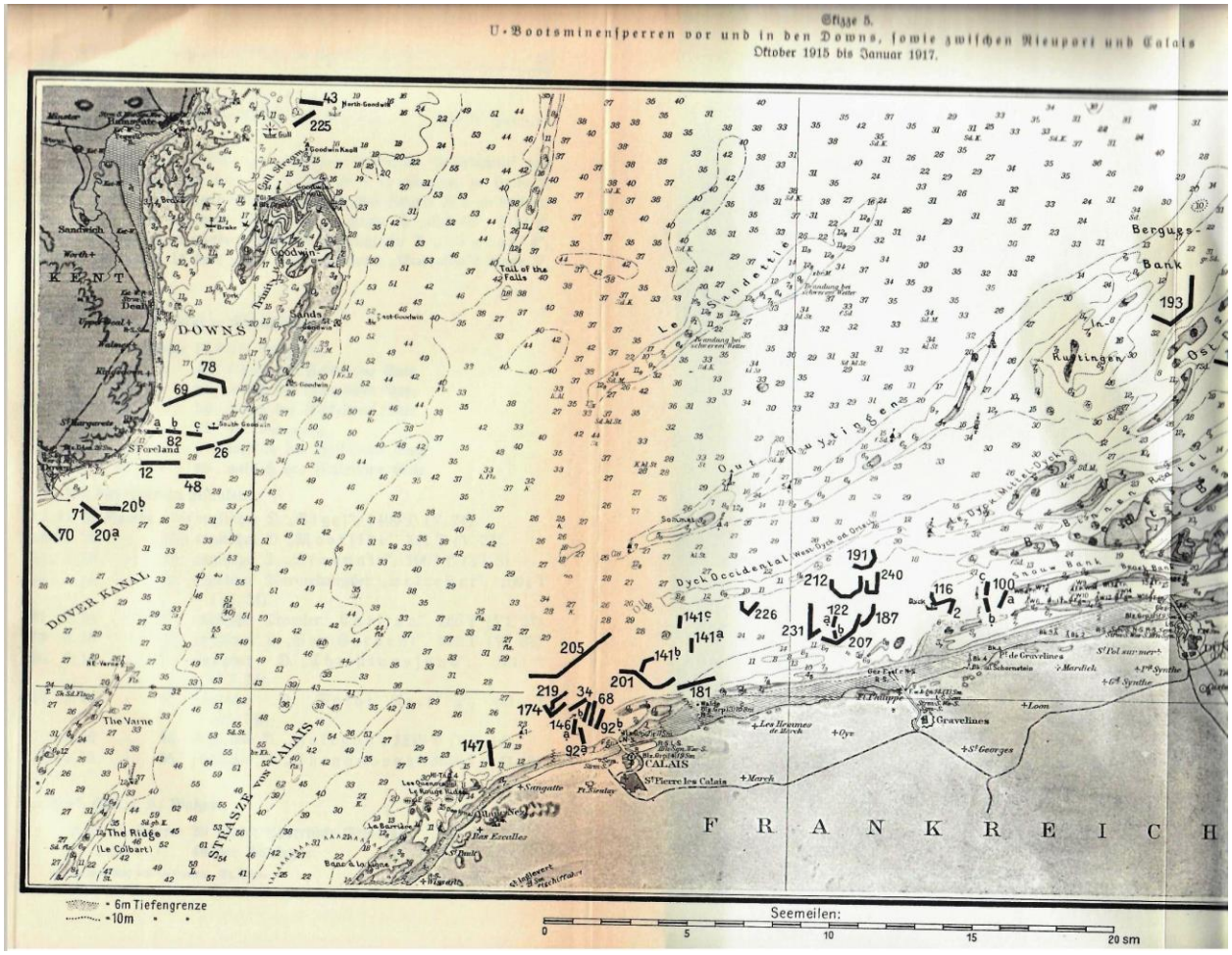
Skizze 6, Seite 66/67.

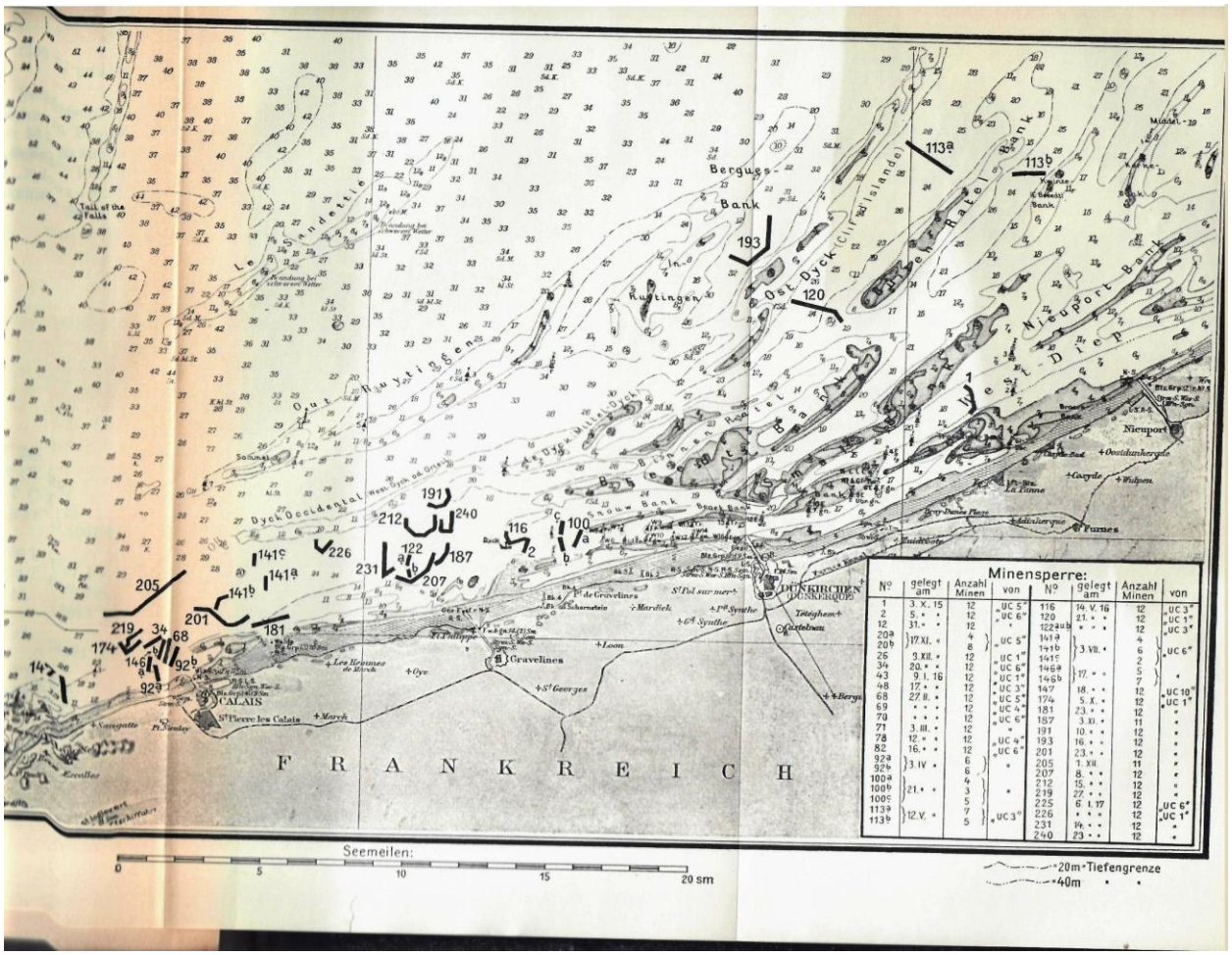
„UC 5", Oblt. z. S. Pustkuchen.

18. 10. 15 Sperre 9 a — eine Mine — bei Dungeneß.

Auf dieser Mine sank am 23. 10. 15 der englische D. „Ilaro", 2799 T (V. 15).

[1]) Siehe Skizze 8, S. 185.


Skizze 5.
U-Bootsminensperren vor und in den Downs, sowie zwischen Nieuport und Calais
Oktober 1915 bis Januar 1917.
KENT
DOWNS
DOVER KANAL
PASSAGE VON CALAIS
FRANKREICH
CALAIS
Gravelines
Bergues-Bank
Rustingen
Dyck Occidental
Le Sandettie
The Ridge
The Varne
Tail of the Falls
Goodwin Sands
Ruytingen
6m Tiefengrenze
10m
Seemeilen:
0
5
10
15
20 sm


Minensperre:
F R A N K R E I C H
CALAIS
Gravelines
DUNKIRCHEN
DUNKERQUE
Nieuport
Seemeilen:
0
5
10
15
20 sm
20m-Tiefengrenze
40m

29. 11. 15 Sperre 25 nördlich Boulogne.

Dort am 29. 11. 15 englischer D. „Dotterel", 1596 T, gesunken (V. 31 a).

Als Erfolg von „UC 5" vor Folkestone in diesem Zeitabschnitt sind auch die Wirkungen der von „UC 5" am 16. 9. 15 gelegten, in Band 2, S. 235, und in der dortigen Skizze 9 verzeichneten Sperre 36 b zu buchen: Am 4. 10. 15 lief auf diese Sperre der englische D. „Enfield", 2124 T, konnte aber geborgen werden, während der englische D. „Newcastle", 3403 T, am 10. 10. 15 dort sank. Versenkungsort „Newcastle": Karte V, Nr. 11.

„UC 6", Oblt. z. S. Graf v. Schmettow.

8. 11. 15	Sperre	17 b	vor Boulogne.
30. 12. 15	=	40	östlich des Folkestone Gate.
10. 2. 16	=	59	östlich des Folkestone Gate.
20. 2. 16	=	63	östlich des Folkestone Gate.
10. 3. 16	=	77	bei Dungeneß.
23. 3. 16	=	87	westlich des Folkestone Gate.
7. 4. 16	=	95	westlich des Folkestone Gate.

Auf den Sperren gesunken:

12. 11. 15	Sperre	17 b	englischer D. „Nigel", 1400 T (V. 24).
12. 11. 15	=	17 b	englischer D. „Moorside", 311 T (V. 23).
12. 1. 16	=	40	englischer D. „Traquair", 1067 T (VI. 3).
12. 2. 16	=	59	englischer Marinedampfer „Leicester", 1001 T (VI. 24).
21. 2. 16	=	63	englischer Trawler „Carlton", 266 T (VI. 27).
23. 3. 16	=	87	englischer D. „Sea Serpent", 902 T (VI. 68).
25. 3. 16	=	87	dänischer D. „Christianssund", 1017 T (VI. 74).
26. 3. 16	=	87	englischer D. „Saint Cecilia", 4411 T (VI. 75.)
7. 4. 16	=	95	englischer D. „Halcyon", 1319 T (VII. 14).
14. 4. 16	=	95	englischer D. „Shenandoah", 3886 T (VII. 19).

„UC 3", Oblt. z. S. Waßner.

9. 12. 15	Sperre	29	südlich Sperrlücke Gris Nez.
11. 1. 16	=	44	vor Boulogne.

26. 1. 16 Sperre 52 vor Boulogne.
22. 2. 16 = 65 zwischen Boulogne und Gris Nez.

Auf den Sperren gesunken:
11. 12. 15 Sperre 29 englischer D. „Pinegrove", 2847 T (V. 36).
8. 2. 16 = 52 englischer D. „Argo", 1720 T (VI. 20).

Ferner lief der englische D. „Breslau" am 14. 1. 16 auf Sperre 44, konnte aber noch auf Strand gesetzt werden.

„UC 7", Oblt. z. S. Haag.

25. 3. 16 Sperre 89 vor der Hafeneinfahrt von Boulogne.

Auf dieser Sperre sank am 15. 4. 16 der norwegische D. „Tusnastabb", 875 T (VII. 22).

Unterwegs nach Boulogne durchfuhr „UC 7" am 24. 3. die am Tage vorher ausgelegte englische Minensperre südwestlich Noord-Hinder[1]), die an der Oberfläche sichtbar war. Eine etwa 1 m unter Wasser stehende Mine wurde mit dem vorderen Tiefenruder abgerissen, da das Boot nicht mehr schnell genug ausweichen konnte. Die Mine detonierte aber nicht.

Unternehmung nach Le Havre.

Skizze 12, Seite 320/321.

„UC 6", Oblt. z. S. Graf v. Schmettow.

7. 11. 15 Sperre 17 a vor Le Havre.

Auf der Sperre sank am 19. 6. 16 das französische Fischerfahrzeug „Saint-Jaques", 72 T (VII. 58).

Unternehmung nach der Insel Wight.

Skizze 11, Seite 308/309.

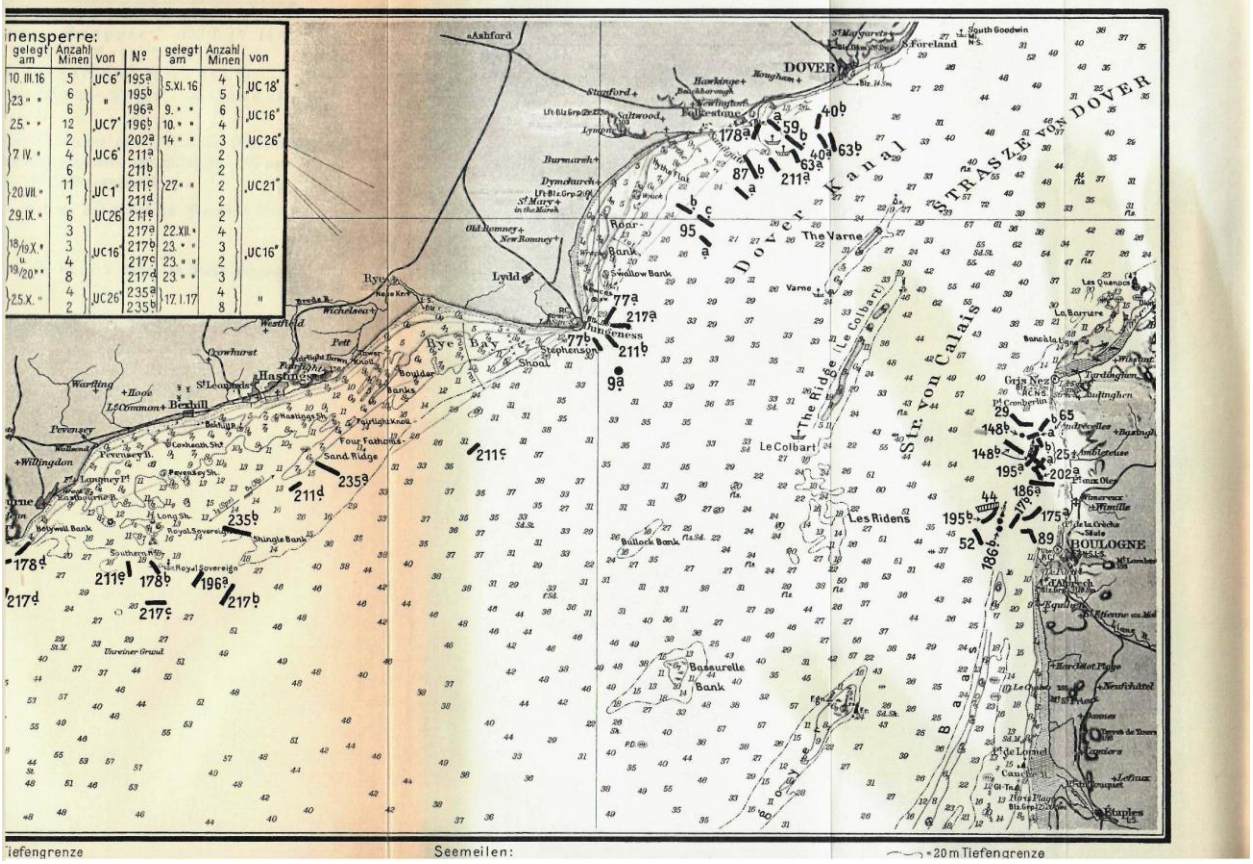
„UC 5", Oblt. z. S. Pustkuchen.

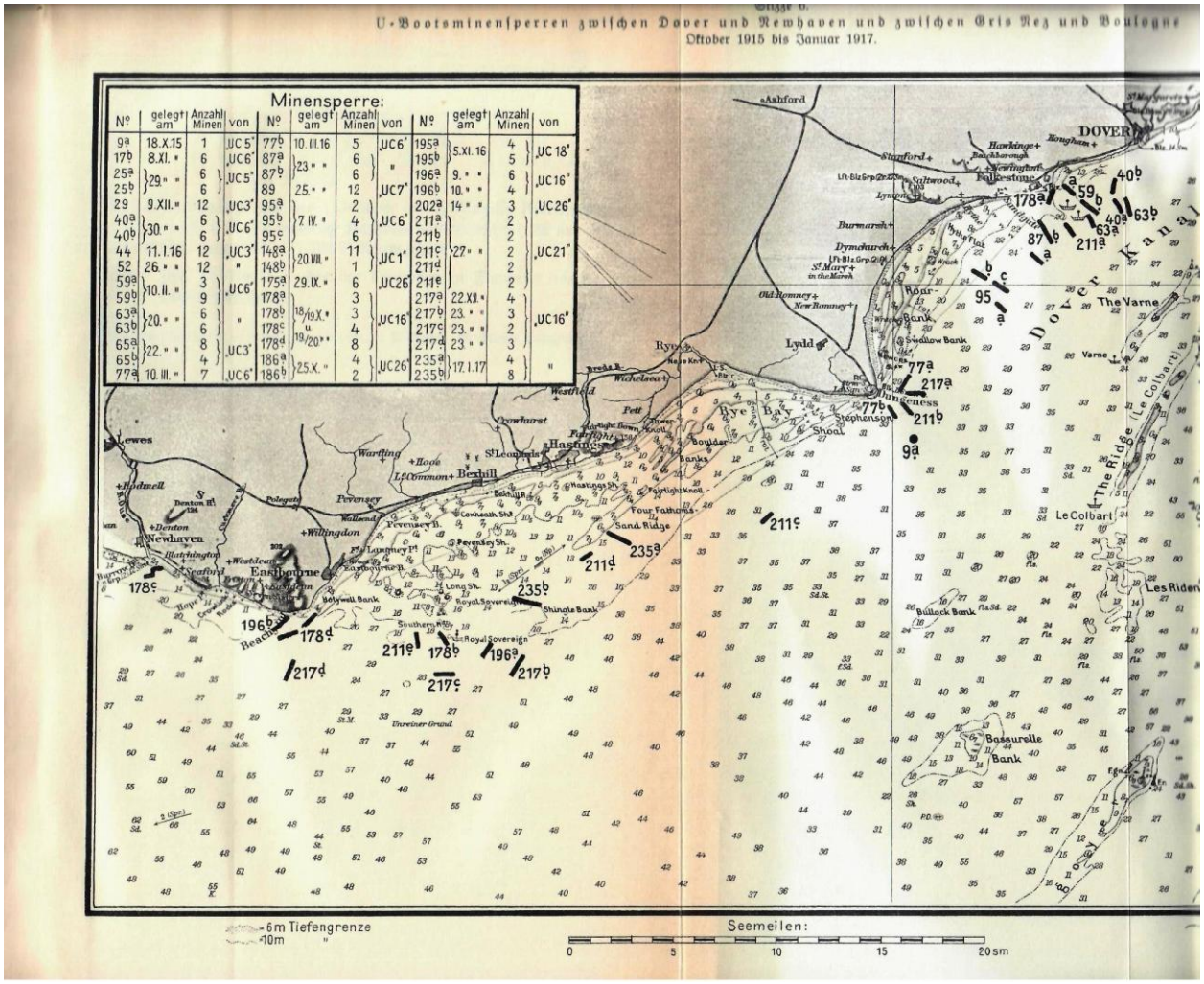
19. 10. 15 Sperre 9 b bei Nab Feuerschiff.
19. 10. 15 = 9 c bei den Needles.

Auf den Sperren gesunken:
19. 10. 15 Sperre 9 b englischer Trawler „Erin II, 181 T (V. 13).
20. 10. 15 = 9 b englischer Drifter „Star of Buchan", 81 T (V. 14).

[1]) Siehe Skizze 8, S. 185.

Skizze 6.
U-Bootsminensperren zwischen Dover und Newhaven und zwischen Gris Nez und Boulogne
Oktober 1915 bis Januar 1917.





Nº	gelegt am	Anzahl Minen	von	Nº	gelegt am	Anzahl Minen	von	Nº	gelegt am	Anzahl Minen	von
9a	18.X.15	1	„UC 5"	77b	10.III.16	5	„UC6"	195a	5.XI.16	4	„UC 18"
17b	8.XI. "	6	„UC6"	87a	23." "	6	"	195b		5	
25a	29." "	6	„UC5"	87b		6		196a	9." "	6	„UC16"
25b		6		89	25." "	12	„UC7"	196b	10." "	4	
29	9.XII."	12	„UC3"	95a		2		202a	14." "	3	„UC26"
40a	30." "	6	„UC6"	95b	7.IV. "	4	„UC6"	211a		2	
40b		6		95c		6		211b		2	
44	11.I.16	12	„UC3"	148a	20.VII."	11	„UC1"	211c	27." "	2	„UC21"
52	26." "	12	"	148b		1		211d		2	
59a	10.II."	3	„UC6"	175a	29.IX."	6	„UC26"	211e		2	
59b		9		178a		3		217a	22.XII."	4	
63a	20." "	6	"	178b	18/19.X." u. 19/20." "	3	„UC16"	217b	23." "	3	„UC16"
63b		6		178c		4		217c	23." "	2	
65a	22." "	8	„UC3"	178d		8		217d	23." "	3	
65b		4		186a		4		235a	17.I.17	4	
77a	10.III."	7	„UC6"	186b	25.X."	2	„UC26"	235b		8	"

22. 10. 15 Sperre 9 b engl. Schlepper „Grappler", 102 T (V. 14 a).
25. 10. 15 = 9 b englischer Zerstörer „Velox", 420 t[1]).
12. 1. 16 = 9 c englischer D. „Algerian", 3837 T (VI. 2).
13. 1. 16 = 9 c englischer bewaffneter Trawler „Albion II", 240 T (VI. 4).

Gesamtversenkungsergebnis der UC-Boote der U-Flottille Flandern vom 1. 10. 15 bis 30. 4. 16: 84 feindliche Handels- und Hilfsschiffe, 28 neutrale Handelsschiffe, zusammen 167 702 T Raumgehalt.

Verluste: zwei UC-Boote — das vor Eintreffen in Flandern internierte „UC 8" nicht eingerechnet.

[1]) 1902 von Stapel; 1 — 7,6 cm, 5 — 5,7 cm, 2 T.-Rohre, 68 Mann Besatzung.

5. Das Zustandekommen einer Übereinstimmung zwischen Admiralstab und Oberster Heeresleitung in der U-Bootsfrage Ende 1915. Auseinandersetzung mit der politischen Reichsleitung.

Als Admiral v. Holtzendorff in den ersten Tagen seiner Amtsführung, am 18. 9. 15, den Befehl hatte ergehen lassen, daß der U-Bootskrieg an der Westseite Englands und im Englischen Kanal vollständig einzustellen sei, wurde er von der Ansicht geleitet, die in dem Befehl zum Ausdruck kam, daß mit Rücksicht auf die Gesamtkriegslage „für die nächsten Wochen" jede Möglichkeit des Eintretens neuer politischer Zwischenfälle durch Kriegshandlungen der U-Boote ausgeschlossen sein müßte. Zweifel an der Zulänglichkeit der Zahl der U-Boote und an der lohnenden Wirkung des Handelskrieges gegen England waren mitbestimmend für den schnellen Entschluß des neuen Admiralstabschefs gewesen. Aber es währte nicht lange, bis er, dem Drängen seines eigenen Stabes und den vom Kommando der Hochseestreitkräfte wiederholt erhobenen Vorstellungen folgend, nach einem begründeten Anlaß auszuspähen begann, die lahmgelegte U-Bootswaffe gegen England erneut zur Geltung zu bringen.

Mit dem 6. 10. 15 konnte der „Arabic"-Fall als erledigt gelten[1]). Am 14. 10. war der Übertritt Bulgariens zu den Mittelmächten vollzogen, und die siegreichen Fortschritte des eingeleiteten Feldzuges gegen Serbien stellten die günstige Lösung der Balkanfrage in sichere Aussicht. So war eine neue militärpolitische Lage geschaffen, die den Chef des Admiralstabes veranlaßte, am 27. 10. an das Auswärtige Amt mit der schriftlichen Erklärung heranzutreten, daß es unter den jetzt geänderten Verhältnissen geboten sei, „den U-Bootskrieg baldmöglichst wieder mit der früheren Schärfe zu führen . . . Der Druck des U-Bootskrieges auf England sei nicht zu entbehren". Dem Auswärtigen Amt wurde vorgeschlagen, der Regierung der Vereinigten Staaten im Anschluß an die früheren Verhandlungen eine entsprechende Mitteilung zugehen zu lassen; für den Verkehr amerikanischer Passagiere im Kriegsgebiet könne einzelnen englischen Dampfern mit besonderen Kennzeichen Schonung zugesichert werden.

[1]) Band 2, S. 273.

Auf einen Erfolg seines Vorstoßes schien Admiral v. Holtzendorff zuversichtlich zu rechnen; denn am 4. 11. teilte er dem Flottenkommando auf eine seiner mahnenden Anfragen beschwichtigend mit, er hoffe den U-Bootskrieg bald in alter Form wieder aufnehmen zu können. Doch der Staatssekretär des Äußeren v. Jagow hielt in seiner Antwort vom 16. 11. der Forderung des Admiralstabes ernste Bedenken entgegen. Das schon in der deutschen Note vom 8. 7. 15 gemachte Anerbieten[1]), bestimmten Schiffen für den amerikanischen Passagierverkehr ein Ausnahmerecht im Kriegsgebiet einzuräumen, habe die amerikanische Regierung in ihrer Antwort vom 23. 7. grundsätzlich abgelehnt[2]). Von deutscher Seite sei ferner den Vereinigten Staaten die Schonung aller feindlichen Passagierdampfer förmlich zugesagt worden; das Abgehen von der übernommenen Verpflichtung würde die überwundene politische Spannung mit Amerika erneuern. Schließlich habe die deutsche Regierung mehrfach unter Zusicherung von Zugeständnissen in der Kriegführung der U-Boote den Präsidenten Wilson in der Richtung zu bestärken gesucht, daß er gegen die englischen Blockademaßnahmen im Sinne der Herstellung der „Freiheit der Meere" vorgehen möge. Ein solcher Schritt der Vereinigten Staaten wäre nach Beilegung der „Arabic"-Krisis zu erwarten[3]). Unter diesen Umständen könne die Wiedereröffnung des U-Bootskrieges in den englischen Gewässern zu dem jetzigen Zeitpunkt und in der gedachten verschärften Form nicht anders denn als deutsche mala fides ausgelegt werden; die mühsam gesponnenen politischen Fäden würden zerreißen; eine gebührende Frist müsse folgerichtig gewartet werden. Andererseits habe sich die deutsche Regierung für den Fall des Scheiterns der amerikanisch-englischen Verhandlungen weitere Entschließungen vorbehalten.

Nach dieser ablehnenden politischen Entgegnung entschied sich Admiral v. Holtzendorff dafür, die Angelegenheit zunächst nicht weiter zu verfolgen;

---

[1]) Band 2, S. 174.

[2]) Band 2, S. 179.

[3]) Dem Auswärtigen Amt war noch nicht bekannt, daß dies bereits vollzogene Tatsache war. Am 5. November 1915 war seitens der amerikanischen Regierung in London eine Note überreicht worden, in welcher die fortgesetzte Völkerrechtswidrigkeit der englischen Blockade zusammenfassend nachgewiesen und Einspruch gegen sie erhoben wurde mit der abschließenden Erklärung, daß der Präsident der Vereinigten Staaten gewillt sei, Unparteilichkeit gegen beide Seiten der Kriegführenden zu üben. — Fast gleichzeitig wurde Ende November/Anfang Dezember 1915 in Washington die nochmalige Entsendung des Oberst House nach Europa vorbereitet, um in London Vorstellungen zu erheben und nach Möglichkeit eine Vermittlung zwischen London und Berlin anzubahnen.

er gedachte sie aber spätestens im Frühjahr 1916 wieder aufzunehmen. Schon eher jedoch sollte dem Admiralstab und seinen Bestrebungen ein starker Bundesgenosse erstehen in der Person des Chefs des Generalstabes des Feldheeres, des Generals v. Falkenhayn.

Ende Dezember 1915 trat General v. Falkenhayn mit dem Gedanken hervor, daß die Kriegslage es jetzt ermögliche und zugleich erfordere, das volle Wiedereinsetzen des U-Bootskrieges ins Auge zu fassen. Auf Veranlassung des Generalstabschefs fanden sich am 30. 12. außer ihm selbst und dem Kriegsminister, General Wild v. Hohenborn, der Chef des Admiralstabes und sein Stellvertreter, Vizeadmiral Koch, sowie der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts, Großadmiral v. Tirpitz, im Kriegsministerium zu einer Besprechung zusammen, welche dem General v. Falkenhayn dazu dienen sollte, seine Einstellung zu den die Marine berührenden Grundfragen darzulegen und sich ein abschließendes Urteil zu bilden.

Nach den Ausführungen, welche General v. Falkenhayn an jenem Tage gemacht, und nach allem, was er sonst unmittelbar darauf in dem gleichen Zusammenhang mündlich und schriftlich bekundet hat, waren seine richtunggebenden Überlegungen hinsichtlich des U-Bootskrieges die folgenden:

Im Sommer 1915 hätte er sich bei den Beratungen der amerikanischen Einspruchnoten stets dafür eingesetzt, daß ein Eintritt der Vereinigten Staaten in den Krieg unbedingt vermieden werden müsse. Die ungeklärten Verhältnisse auf dem südöstlichen Kriegsschauplatz wären es in erster Linie gewesen, die ihn bestimmt hätten, zu einem Nachgeben im U-Bootskrieg zu raten; neue Gegner hätte die Landkriegführung nicht vertragen können. Inzwischen habe sich die Lage durch das Bündnis mit Bulgarien, das Niederwerfen Serbiens und die Sicherung des Weges nach Konstantinopel erheblich geändert, so daß selbst der Kriegszustand mit Amerika unter Umständen nicht gescheut zu werden brauche. Rein militärisch veranschlage er die zu erwartende Kraftentfaltung der Vereinigten Staaten nicht hoch; auch wirtschaftlich, finanziell und politisch sei ein feindliches Amerika kaum anders einzuschätzen als das jetzige neutrale. Demnach müsse er seine früheren Bedenken gegen den U-Bootskrieg fallen lassen.

Ferner: Zweifel an der Ausdauer und Widerstandskraft der Verbündeten sowie auch beginnendes Wanken des Vertrauens zu der Festigkeit der inneren deutschen Front hätten ihn zu der Überzeugung gebracht, daß der Krieg vor dem Eintritt des Winters 1916/17 zu Ende geführt

werden müsse. Mit allen zu Gebote stehenden Kräften sei der Kriegsschluß 1916 zu erzwingen. Dieses Ziel aber mit den Mitteln der Landkriegführung zu erreichen, liege nach seinem Dafürhalten nicht im Bereich der Möglichkeit. Der Krieg habe die Gestalt eines Erschöpfungskrieges angenommen, in welchem England die führende Macht der Alliierten sei. Dieser Gegner, den auch er als den gefährlichsten ansehe, sei nur zur See entscheidend zu schlagen. Der Blick lenke sich daher auf die U-Bootswaffe.

General v. Falkenhayn warf dann als Abschluß dieses Gedankenganges am 30. 12. die schwerwiegenden Fragen auf, ob nach Ansicht der Marine ein mit voller Wucht geführter U-Bootskrieg ein so wirksames Kriegsmittel wäre, daß die Nachteile, die ein Bruch mit Amerika mit sich bringen würde, in den Kauf genommen werden könnten, und ob von einem uneingeschränkten U-Bootskriege zu erwarten sei, daß er England durch die wirtschaftlichen Schäden, die er verursache, bis etwa Ende 1916 zum Frieden geneigt machen würde.

Diesen Fragen, die seit jenem Tage ein Jahr lang den Angelpunkt aller entscheidenden Erwägungen über das Für und Wider des U-Bootskrieges bildeten, stand Admiral v. Holtzendorff nicht unvorbereitet gegenüber. Schon im Frühjahr 1915 hatte der Admiralstab volkswirtschaftliche Sachverständige in seinen Dienst gezogen, die eigens mit der Aufgabe betraut worden waren, die Wirkungen des U-Bootshandelskrieges auf das englische Wirtschaftsleben zu beobachten[1]). Die englischen Fachzeitschriften lieferten zuverlässige und ausreichende Angaben über alle in Betracht kommenden Vorgänge. Die Veränderungen der englischen Ein- und Ausfuhr nach Mengen und Werten, die Verminderung des Handelsschiffraumes durch Kriegsverluste und durch Inanspruchnahme seitens der englischen Regierung für militärische Zwecke aller Art, die geringe Leistung des Neubaus englischer Kauffahrteischiffe, der fühlbare Mangel an Frachtraum, das Steigen der Frachtraten, das Hochgehen der Preise der knapper werdenden Lebensmittel und Rohstoffe, die Drosselung der Ausfuhrwerte schaffenden Industrie, die wachsende Beunruhigung der ganzen auf Seeverkehr gegründeten Handels- und Finanzwelt des Inselreichs — alles das wurde im Admiralstab unausgesetzt aufmerksam verfolgt und zusammengefügt als Unterlage für Folgerungen und Entschlüsse der Seekriegführung. Auch bedachte der Admiralstab wohl, daß die geleistete Arbeit, auf die er sich stützte, eine improvisierte war und bemühte sich darum, die von Zeit zu Zeit ausgearbeiteten Denkschriften über die Wirkungen des

[1]) Band 1. S. 69 und Band 2, S. 288.

U-Bootskrieges durch führende Persönlichkeiten des Wirtschaftslebens nachprüfen und begutachten zu lassen. Wenn trotzdem der fachmännische Wert jener im Admiralstab verfaßten Schriften hie und da — z. B. von dem Staatssekretär Helfferich[1]) — angefochten worden ist, so wird dem entgegenzuhalten sein, daß sich keine wirtschaftspolitische oder andere Reichsstelle mit den betreffenden wichtigen kriegswirtschaftlichen Fragen befaßte und daß der Admiralstab sich darauf angewiesen sah, das was nach Lage der Dinge möglich war, in gründlichster Form selbst hervorzubringen.

Die Erfahrungen des Frühjahrs und Sommers 1915 — so waren die maßgebenden Ansichten im Admiralstab um die Jahreswende 1915/16 — hatten den Beweis erbracht, daß ein mit geringen Mitteln und mit starken Einschränkungen geführter U-Bootskrieg begonnen hatte, England in ernste Bedrängnis zu bringen. Ein im Jahre 1916 erneut einsetzender Angriff würde auf einen schon geschwächten Wirtschaftskörper treffen. Die Zahl der U-Boote war inzwischen angewachsen und eine beträchtliche Vermehrung durch Neubauten stand 1916 bevor. Von der technischen Leistungssteigerung der neuen U-Boote und dem Gewinn an Kriegserfahrungen des Personals war anzunehmen, daß eine mögliche Verstärkung der feindlichen U-Bootsabwehr zum mindesten ausgeglichen würde. Das monatliche Versenkungsergebnis im Kriegsgebiet um England und im Mittelmeer wurde vom Admiralstab für das Jahr 1916, wenn alle Einschränkungen des U-Bootskrieges fielen, unter vorsichtiger Abwägung der eintretenden U-Bootsverluste auf insgesamt rund 600 000 T des feindlichen und neutralen Schiffsraums geschätzt.

Das Ausharrungsvermögen des Gegners unter den durch die Absperrung erzeugten Entbehrungen ließ sich freilich durch keine Forschung der Sachkundigen errechnen. Der Entschluß für das Ja oder Nein auf die Frage nach dem Enderfolge war für den verantwortlichen Führer am Ende Sache gefühlsmäßigen militärpolitischen Wägens.

Admiral v. Holtzendorff antwortete dem Generalstabschef am 30. 12. 15: „Er sei überzeugt, daß ein U-Bootskrieg, bald begonnen und scharf durchgeführt, unhaltbare Zustände in England mit sich bringen würde . . . Er erwarte bestimmt, daß England Ende 1916 nicht mehr durchhalten könne." Wenig später, am 7. 1. 16, vertrat der Chef des Admiralstabes seine Überzeugung dem Reichskanzler gegenüber in der Fassung: „Wird nach der winterlichen Jahreszeit, also unter geeigneten Witterungsverhältnissen, der U-Bootswirtschaftskrieg mit den zu Gebote

[1]) Helfferich, „Der Weltkrieg", Band 2, S. 335.

stehenden Mitteln und ohne Einschränkungen, die seine Wirksamkeit von vornherein lähmen, neuerdings begonnen, so kann auf Grundlage der früheren Erfahrungen in sichere Aussicht gestellt werden, daß der englische Widerstand in längstens einem halben Jahr gebrochen sein wird."

Großadmiral v. Tirpitz stimmte dem, unter der Voraussetzung voller Ausnutzung der U-Bootswaffe, unbedingt zu. „Es versteht sich von selbst, daß eine einzelne Waffe, und daher auch die U-Boote, nicht allein England niederzwingen können. Wohl aber sind sie imstande, die inneren und äußeren Schwierigkeiten Englands derart zu steigern, daß es schließlich zum Nachgeben gezwungen werden wird."

Zu der Frage betreffend die Nachteile des Bruchs mit Amerika nahm von den Vertretern der Marine bei der Beratung am 30. 12. 15 hauptsächlich Großadmiral v. Tirpitz das Wort. Er hob hervor, daß die Vereinigten Staaten an der Niederlage Deutschlands und an einem Sieg der Alliierten politisch und finanziell interessiert seien; sie wären bereits ein unmittelbar beteiligter Feind Deutschlands geworden. Kein Entgegenkommen Deutschlands lasse daher eine der deutschen Kriegführung günstige Wirkung erwarten. „Haben wir den Willen, England zu besiegen, dann können wir Amerika nicht ohne Ende nachgeben und wir können auf keinen Fall auf Amerikas uninteressiertes Zuschauen rechnen. Denn England und Amerika bilden uns gegenüber eine notwendige Einheit. Erreichen wir aber gegen England einen wirklichen Erfolg, der für den Krieg und unsere ganze Zukunft entscheidend ist, dann ist ein Bruch mit Amerika in den Kauf zu nehmen. Das gilt um so mehr, als gegenüber dem heute schon bestehenden Zustand energischer Unterstützung der Alliierten durch die Vereinigten Staaten eine offene Parteinahme dieses Landes keine wesentliche Verstärkung unserer Gegner mehr bedeutet. Der Sieg, im Weltkriege errungen, macht alle Schädigungen wett, die uns durch ein mögliches Eingreifen Amerikas erwachsen können. Es kommt nach alledem darauf an, ob wir den Willen zum Siege über England haben und ob der U-Bootskrieg ein entscheidendes Mittel ist, diesen Sieg zu erringen." . . . „Ist man sich darüber im klaren, daß bei einem aktiven Eingreifen der Vereinigten Staaten die militärische Wirkung gegen uns äußerst gering sein wird, . . . so ist sie verschwindend im Vergleich zu dem Vorteile, daß uns bei Fortfall der politischen Rücksichtnahme auf die Vereinigten Staaten die Möglichkeit gegeben wird, den U-Bootskrieg gegen England in aller Schärfe zu führen."

Im gleichen Sinne äußerte sich der Kriegsminister, General Wild v. Hohenborn; ein feindliches Amerika sei nicht zu fürchten.

Der Chef des Admiralstabes ließ am 30. 12. zu den politischen Betrachtungen, in denen er sich mehr zurückhielt, keine abweichende Meinung laut werden. Daß er sich die Auffassung des Staatssekretärs v. Tirpitz in ihrem Endergebnis zu eigen gemacht hatte, geht aus den Ausführungen hervor, die Admiral v. Holtzendorff alsbald an den Reichskanzler richtete: Er hoffe zwar, daß es durch Mittel der Diplomatie gelingen könnte, den zu befürchtenden Bruch mit Amerika trotz Wiederaufnahme des U-Bootskrieges abzuwenden. Falls dies aber nicht gelänge, so würde das an seiner Überzeugung nichts ändern, daß der U-Bootskrieg dennoch beschlossen werden müsse. Denn, „daß in dem kritischen halben Jahr den Heeren unserer Gegner wesentliche Verstärkungen aus Amerika zuwachsen sollten, wird nicht in einem Umfange zu befürchten sein, der die Verteidigung der deutschen Stellungen ernstlich gefährden könnte . . . . . Die politisch sicherlich unerwünschten Wirkungen des Bruchs mit den Vereinigten Staaten werden in ihrer Bedeutung abzuwägen sein gegen den Nutzen des einzigen noch übrigen Mittels, in absehbarer Zeit den Krieg zum guten Ende zu führen. Meines Erachtens wird man dem Nutzen das schwerere Gewicht zuerkennen dürfen."

Somit waren die Führer von Heer und Marine zu vollkommener Übereinstimmung gelangt, und es konnte als Ergebnis der Zusammenkunft vom 30. 12. festgestellt werden, daß „militärische Gründe gegen die Wiederaufnahme des U-Bootskrieges nicht bestehen", daß ferner „ein ohne alle Einschränkungen durchgeführter U-Bootskrieg England bis Ende 1916 derart schädigen wird, daß es zum Frieden geneigt sein wird". Einigung wurde auch darüber erzielt, „daß der U-Bootskrieg mit ausreichenden Mitteln und Aussicht auf vollen Erfolg Anfang März 1916 einsetzen kann".

Für den Admiralstab bildete der 30. 12. 15 den Ausgangspunkt neuer, verstärkter Bemühungen, das volle Wiederaufnehmen des U-Bootskrieges gegen England zu betreiben. Seit Februar 1915 war an der Seite der politischen Reichsleitung stets der Chef des Generalstabes des Feldheeres mit seiner gewichtigen Stimme aufgetreten, wenn der drohende Einspruch des Präsidenten Wilson gegen den warnungslosen Handelskrieg zur Erörterung stand. In jedem Falle hatte der Kaiser gegen die Marine entschieden — er konnte kaum anders. Jetzt würden die Vertreter der Wehrmacht geschlossen gegen die politischen Bedenken stehen. Zunächst galt es daher für den Admiral v. Holtzendorff, die Stellungnahme des Reichskanzlers v. Bethmann Hollweg den veränderten Voraussetzungen gegenüber festzustellen.

Der Monat Januar 1916 war ausgefüllt von lebhaftem Meinungsaustausch der Beteiligten. Denkschriften des Admiralstabschefs, wie auch des Staatssekretärs v. Tirpitz, gingen an den Reichskanzler und das Auswärtige Amt. Beratungen fanden statt, an denen die Heeresleitung beteiligt war, um Vorschläge und Gegenvorschläge vorzubringen und durchzudenken, um Auswege oder Mittelwege zu finden. In allen diesen Auseinandersetzungen blieb die Haltung des Reichskanzlers die gleiche. Sie ist in Kürze gekennzeichnet in der Niederschrift einer Besprechung, die am 8. 1. 16 zwischen dem Kanzler und Admiral v. Holtzendorff stattgefunden hat:

„Es stehe für ihn (den Kanzler) außer Frage, daß der uneingeschränkte U-Bootskrieg Amerika und andere schwankende Neutrale auf die feindliche Seite bringen würde. Zu einem solchen Entschluß verantwortlich zu raten, dazu könne nur die Überzeugung führen, daß ein ehrenvoller Frieden für Deutschland tatsächlich auf anderem Wege aussichtslos sei oder eine längere Dauer des Krieges Deutschland zur Erschöpfung bringe. Den U-Bootskrieg sehe er als ultima ratio an; er stelle eine solche Herausforderung dar, daß er, wenn er mit einem Mißerfolg ende, finis Germaniae bedeute.

„Die Aufgabe sei, Deutschland in diesem Weltkriege als unbesiegbar zu erweisen und entwicklungsfähig hinauszuführen. Wenn er auch keine festen politischen Unterlagen für Aussichten auf einen solchen ehrenvollen Abschluß habe, so könne er doch verschiedene Zeichen nach dieser Richtung hin aus gegnerischem Lager nicht unbeachtet lassen.

Er hielte darum die militärische Vorbereitung des verschärften U-Bootskrieges für ratsam und nötig, seine Eröffnung aber dürfe diesen politischen Möglichkeiten gegenüber nicht vor erfolgter diplomatischer Auseinandersetzung mit Amerika ausgesprochen werden. Vor dem 1. 3. dürfe der U-Bootskrieg jedenfalls nicht beginnen."

Weder ein unumwundenes Ja noch ein entschiedenes Nein ist in den Worten des Reichskanzlers enthalten. Zweifel an dem Erfolg der U-Boote klingen durch, das Bekenntnis zu dem Grundsatz des Verteidigungskrieges und eine unbestimmte Hoffnung, ein befriedigendes Kriegsende anders als durch Waffenentscheidung zu erlangen. Das Vorherrschende im ganzen ist eine innere starke Abneigung des Kanzlers gegen die verlangte Anwendung des zweischneidigen Kriegsmittels. Das Hinausschieben des Entschlusses bis zum März bleibt das einzig greifbare vorläufige Ergebnis der Erörterung.

Am 20. 1. fand eine nochmalige Aussprache statt. Eindringlich hielt der Reichskanzler dem Admiralstabschef vor, es müsse sich eine wirksame Art der U-Bootskriegführung ersinnen lassen, welche zugleich den Ansprüchen der Neutralen, besonders Amerikas, gerecht würde. Admiral v. Holtzendorff aber lehnte dies in eingehender schriftlicher Erwiderung ab, nachdem er sich zuvor des Standpunktes der führenden Frontstelle, des Flottenkommandos, vergewissert hatte. Alle Möglichkeiten der U-Bootsverwendung seien in den Monaten der politischen Konflikte im Sommer 1915 sorgsam durchdacht worden. Erfahrungen in der Handhabung der U-Boote unter den verschiedenen Bedingungen lägen zur Genüge vor. Wohin die Tätigkeit der U-Boote nach Kreuzerart — das Anhalten und Untersuchen der Handelsschiffe — führe, habe der „Baralong"-Fall gezeigt. Die Marine könne eine Kriegführung, die U-Bootsverluste solcher Art unvermeidlich mache, nicht wieder beginnen. Das Aufstellen politischer Forderungen, welche militärisch nicht tragbar waren, habe bereits im September 1915 zu völligem Einstellen des U-Bootskrieges um England Anlaß gegeben. Der Erfolg, auf den es jetzt ankomme, der nach der Erklärung des verantwortlichen Führers des Heeres erzwungen werden müsse, England in 6—8 Monaten friedensbereit zu machen, könne einzig und allein durch einen U-Bootskrieg ohne jede Einschränkung erreicht und nur unter dieser Bedingung von der Seekriegsleitung in Aussicht gestellt werden.

So viel war nach den vielfachen Verhandlungen des Januar 1916 ersichtlich: die Wendung, welche durch die Stellungnahme des Generals v. Falkenhayn eingetreten war, machte auf den Reichskanzler v. Bethmann Hollweg zwar ernstesten Eindruck; aber wenn er auch selbst keinen deutlichen Weg zu zeigen vermochte, auf dem er bereit und entschlossen gewesen wäre zu führen, den U-Bootskrieg hielt er für den geeigneten Ausweg nicht. Mit der Zustimmung des Reichskanzlers durfte der Admiralstab schwerlich rechnen, wenn er daran dachte, vor dem 1. 3. die Entscheidung des Kaisers einzuholen.

Bevor die dahin zielenden Maßnahmen des Admiralstabschefs behandelt werden, ist es notwendig, den Gang der Ereignisse auf dem Wasser im Bereich der U-Bootsverbände einzufügen, die für den Handelskrieg in den Gewässern um England in Betracht kamen, der U-Boote der Hochseeflotte und des Marinekorps.

6. Die U-Boote der Hochseeflotte und die UB-Boote des Marinekorps Oktober 1915 bis Februar 1916.

Die U-Boote der Flotte.

Seit mit „U 16" und „U 17" im Laufe des Oktober 1915 die beiden letzten Petrolmotorenboote aus der Nordsee zurückgezogen waren, um dann nur noch in der Ostsee verwendet zu werden, und nachdem „U 38" am 20. 10. 15 als fünftes U-Boot der heimischen Streitkräfte den Marsch nach dem Mittelmeer angetreten hatte, verfügte die Hochseeflotte für die Kriegführung gegen England noch über acht U-Boote von dem Typ der großen Dieselmaschinenboote. Die I. und II. U-Halbflottille in Helgoland waren durch die Abgänge und Verluste zeitweilig ganz ohne Bootsbestand; der III. und IV. U-Halbflottille auf der Ems blieben „U 19", „U 20", „U 22", „U 24", „U 28", „U 32", „U 43", „U 44"[1]). Durch Hinzutreten von „U 66" bis „U 68" und „U 70" stieg die Zahl bis zum Februar 1916 auf 12[2]).

Nach dem Einstellen des Handelskriegs um England im September wurden die verwendungsfähigen Nordsee-U-Boote teils in ihren Stützpunkten oder in Vorpostenstellungen zur Sicherung der Deutschen Bucht gegen etwaige feindliche Überraschungen bereitgehalten, teils wurden sie zu Fahrten nach der englischen und schottischen Ostküste, den Orkneys und Shetlands oder nach dem Skagerrak ausgesandt, um Angriffsgelegenheit auf Teile der englischen Flotte zu suchen. 11 Unternehmungen solcher Art wurden in drei bis vier Wintermonaten im Nordseegebiet ausgeführt; aber einen greifbaren Erfolg erbrachten sie nicht. Feindliche Streitkräfte kamen kaum in Sicht. Nur zweimal bot sich eine Torpedoschußgelegenheit. Indes die auf einen englischen Kleinen Kreuzer am 20. 12. 15 östlich der Orkneys und auf einen Zerstörer am 24. 1. 16 bei Sunderland von „U 44" geschossenen Torpedos verfehlten unter ungünstigen Bedingungen das Ziel.

[1]) Davon befanden sich „U 43" seit 26. 8. 15, „U 44" seit 25. 8. 15 bei ihrer Halbflottille. Die beiden Boote waren bis Oktober 1915 nur zum Vorpostendienst verwendet worden; sie sind daher in Band 2 noch nicht genannt worden.

[2]) Bezüglich der weiteren Vermehrung der Front-U-Boote siehe „Kriegsgliederung", Abschnitt 1.

Die schon bald nach Kriegsbeginn gemachte Erfahrung fand von neuem die Bestätigung, daß, so wie die Seekriegsverhältnisse in der Nordsee sich gestaltet hatten, von Einzelunternehmungen der U-Boote gegen die englische Flotte nur seltene Zufallserfolge zu erwarten waren. Sonst haben jedoch jene Winterfahrten, abgesehen von der geleisteten Aufklärungstätigkeit, in hohem Grade zur Förderung der Kriegsfertigkeit der U-Boote beigetragen, während das von dem Flottenkommando planmäßig geübte Zurückhalten von fahrbereiten U-Booten zu Verteidigungszwecken eine wirkungslose Maßnahme blieb, um deren Aufhebung der Führer der U-Boote, Fregattenkapitän Bauer, wie schon früher so auch jetzt dauernd bemüht war.

Im übrigen wurde in diesem Abschnitt die Mehrzahl der Nordsee-U-Boote, die nun schon über 14 Kriegsmonate fast unausgesetzt stark beansprucht waren, durch unaufschiebbare langwierige Werftinstandsetzung dem Frontdienst geraume Zeit entzogen.

So stellt der Winter 1915/16, der einem Kräfte zehrenden Sommer folgte, für die U-Bootswaffe der Hochseeflotte ein Vorbereiten auf kommende, noch unbekannte Aufgaben dar.

Nur eine einzige Handelskriegsunternehmung wurde in jener Zeit der Ungewißheit im Bereich der Nordsee-U-Boote zu besonderem Zweck angeordnet.

Mit der Rückkehr zu der alten Form des U-Bootskrieges war nach der Stellungnahme des Auswärtigen Amts von Mitte November zunächst nicht zu rechnen. Im Admiralstab gewann daher bald die Erkenntnis Geltung, daß es nicht angängig wäre, die durch den U-Bootskrieg bisher gebundenen feindlichen Bewachungs- und Abwehrstreitkräfte in den Gewässern um England auf die Dauer unbehelligt zu lassen, daß es vielmehr notwendig sei, wenigstens durch zeitweises Auftreten einzelner kriegsgeübter U-Boote auf den lebenswichtigen Schiffahrtswegen westlich England jene feindlichen Kräfte von Zeit zu Zeit zu binden, da sie sonst der deutschen Kriegführung an anderer Stelle, etwa im Tätigkeitsgebiet der U-Boote im Mittelmeer, fühlbar werden könnten.

Das Kommando der Hochseestreitkräfte stimmte am 27. 11. 15 dem Vorschlag des Admiralstabs zu, sogleich zu dem genannten Zweck ein U-Boot nach der Westküste gehen zu lassen. Nur von dem Führen des Handelskrieges nach der Prisenordnung müsse mit Rücksicht auf die damit verbundene Gefährdung der U-Boote unter allen Umständen abgesehen werden.

Der durch Übereinkunft zwischen Admiralstab und Flottenkommando zustande gekommene Befehl vom 30. 11. 15 für das nach der englischen Westküste zu entsendende U-Boot enthielt im wesentlichen folgendes:

„Feindliche Handelsschiffe sind im Kriegsgebiet zu vernichten, ohne sie vorher anzuhalten und zu untersuchen.

Feindliche Passagierdampfer sind weder anzugreifen noch anzuhalten. Im Falle des Zweifels über die Art eines Dampfers ist es besser, einen feindlichen Frachtdampfer durchzulassen, als einen Passagierdampfer zu vernichten.

Schiffe unter neutraler Flagge und mit neutralen Abzeichen sind nicht anzugreifen und nicht anzuhalten, auch wenn begründeter Verdacht besteht, daß sie feindliche Schiffe mit falschen Abzeichen sind.

Alle Handelsschiffe, die das U-Boot angreifen, sind ohne weiteres zu vernichten."

Eine ausführliche Erläuterung war ferner in dem Befehl enthalten, auf Grund welcher äußeren Merkmale ein Dampfer als Passagierdampfer anzusehen sei.

Zur Durchführung der gestellten Aufgabe wurde „U 24" bestimmt.

„U 24", Kaptlt. Schneider, 16. 12. 15—4. 1. 16.

Karte VIII.

16. 12. 15 von Helgoland ausgelaufen.

Auf dem Hinmarsch in das Gebiet vor dem Südeingang der Irischen See nahm „U 24" den Weg durch die Nordsee, nördlich um die Shetlands und westlich Irland; auf dem Rückweg desgleichen. Nach Verständigung des F. d. U. mit der U-Flottille Flandern über die Schwierigkeiten der Dover-Straße war dem Boot vom F. d. U. die Weisung erteilt worden, den Weg durch den Englischen Kanal nur im Notfall zu nehmen.

23. 12. an der Südspitze von Irland angelangt.

24. Windstärke 7. Arbeiten mit Geschütz nicht mehr möglich, Torpedolauf unsicher.

25. ein gemischter Fracht- und Passagierdampfer in Sicht; von Angriff Abstand genommen.

Einen anderen Dampfer im St. Georgs-Kanal durch Signal und Warnungsschuß anzuhalten gesucht. Schiff sucht zu entkommen, wird verfolgt und beschossen, stoppt dann; Besatzung geht in Boote. Englischer D. „Van Stirum"", 3284 T, durch Torpedofangschuß und Granaten versenkt (VIII. 1).

26. Vor dem Bristol-Kanal belgischen D. „Ministre Beernaert", 4215 T, durch Torpedofangschuß (VIII. 2) und englischen D. „Cottingham", 513 T, mit Granaten versenkt (VIII. 3), beide vorher angehalten.

27. Windstärke 12. Eine über den Turm gehende See zerschlägt den Brückenschutz, wobei der Steuermann und der Bootsmannsmaat der Wache schwer verletzt werden. Da bei längerem Verbleiben über Wasser auch die Tiefenruder durch die heftigen Bootsbewegungen gefährdet sind, auf Tiefe gegangen. In 25 m Wassertiefe schlingert das Boot noch bis zu 17°. — Wegen des Wetters und des Personalausfalls Rückmarsch.

28. morgens bei Dunkelheit ↑-Torpedofehlschuß auf Tankdampfer ohne Abzeichen; dann ihn verfolgt und durch Warnungsschuß angehalten. Englischen Tankdampfer „El Zorro", 5989 T, durch zwei Torpedofangschüsse versenkt (VIII. 4).

28. nachmittags vor der Südküste Irlands ↓-Angriff ohne Warnung auf Dampfer ohne Flagge. Torpedotreffer. Englischer D. „Huronian", 8766 T, ist nicht gesunken. Wegen Annäherung eines Zerstörers weiteren Angriff aufgegeben.

1. 1. 16 die Shetlands auf dem Rückweg gerundet.

4. 1. Helgoland.

Ergebnis der Unternehmung: Dauer 19½ Tage, davon 6 Tage im Tätigkeitsgebiet. Unter ungünstigen Wetterverhältnissen wurden vier feindliche Handelsschiffe von zusammen 14 000 T versenkt.

Alle vier Schiffe wurden, obwohl der Befehl es anders vorsah, vor der Versenkung vom aufgetauchten U-Boot angehalten. Zwei Angriffe fanden ohne Warnung statt; der eine war infolge Torpedofehlschusses erfolglos, bei dem anderen wurde ein Treffer erzielt. Das Schiff sank jedoch nicht. Die feindliche Eigenschaft der angegriffenen Schiffe war wie gewöhnlich dadurch kenntlich, daß sie weder Flagge noch Abzeichen führten. Neutrale Handelsschiffe wurden von „U 24" im Tätigkeitsgebiet nicht angetroffen.

Schon vor dem Einlaufen von „U 24" am 27. 12. hatte der Admiralstab das Flottenkommando beauftragt, unmittelbar nach Rückkehr des Bootes ein zweites mit dem gleichen Befehl nach der englischen Westküste zu schicken. Doch die am 30. 12. gewonnene Fühlung mit der Heeresleitung und die folgenden Erwägungen politischer Art ließen es dem Admiralstab geboten erscheinen, jeder Möglichkeit ungewollter Störung diplomatischer Schritte durch etwaige Zwischenfälle im Kriegsgebiet vorzubeugen. Das Flottenkommando erhielt daher am 8. 1. 16 eine entsprechende Weisung, die den Befehl vom 27. 12. 15 rückgängig machte.

Die UB-Boote des Marinekorps.

Karte V und VI.

Die U-Flottille Flandern hatte Anfang Oktober 1915 außer den früher genannten Minen-U-Booten einen Bestand von sieben kleinen UB-Booten. Diese waren schon vor dem Einstellen des U-Bootskrieges im September 1915 hauptsächlich zum Vorposten- und Aufklärungsdienst verwendet worden, da englische Seestreitkräfte fortgesetzt eine rege Angriffstätigkeit gegen die Flandernküste entfalteten[1]). Auch in den Wintermonaten 1915/16 blieben die Verhältnisse die gleichen, so daß die B-Boote weiterhin vorwiegend zu Sicherungszwecken in den eigenen Küstengewässern dienten. Daneben aber wurden sie des öfteren auf Kreuzfahrten vor die Themse-Mündung sowie in der Richtung nach den Downs und der Dover-Straße geschickt, um Angriffsgelegenheit gegen feindliche Kriegsschiffe, Bewachungsfahrzeuge und womöglich auch Transporter zu suchen. Militärische Ziele solcher Art unter schußgerechten Bedingungen boten sich den U-Booten indessen nicht. Die Kommandanten gingen daher schließlich aus eigenem Antrieb wieder zu dem Vernichten feindlicher Fischerfahrzeuge über, um wenigstens so die Fahrten durch die Hoofden auszunutzen. Nicht selten ereignete es sich dabei, daß die B-Boote — wie auch früher schon — auf bewaffnete englische Fischkutter stießen, welche als „Fallen" auf deutsche U-Boote fahndeten. Ferner blieb es bei den Kreuzfahrten in Nähe der feindlichen Küste nicht aus, daß gelegentlich durch einen nächtlichen Torpedoschuß auf Fahrzeuge, die wegen ihres völlig abgeblendeten Zustandes als Bewacher angesprochen wurden, irrtümlich auch kleinere feindliche Handelsdampfer versenkt wurden.

Folgende Schiffsversenkungen durch Flandern-B-Boote sind von Oktober 1915 bis Februar 1916 zu verzeichnen:

9. 11. 15 „UB 17", Oblt. z. S. Wenninger, französischer Küstendampfer „Jésus Maria", 70 T, durch ↑-Torpedoschuß bei Dunkelheit in den Hoofden (V. 50).

18. 1. 16 „UB 16", Oblt. z. S. Hans Valentiner, die drei englischen Fischkutter „Foam Crest", „Evelyn" und „Sunshine", 46—55 T (VI. 6—8).

27. 1. „UB 6", Oblt. z. S. Ernst Voigt, englischer Fischkutter „Crystal", 57 T (VI. 11).

[1]) Band 2, S. 217.

31. 1. „UB 17" belgischer Fischkutter „Marguerite", 70 T, und die englischen Fischkutter „Artur William", „Radium" und „Hilda", 44—59 T (VI. 13—16).

1. 2. „UB 17" englischer Regierungskohlendampfer „Franz Fischer", 970 T (VI. 17).

21. 2. „UB 12", Oblt. z. S. Kiel, belgischer Fischkutter „La petite Henriette", 100 T, und die englischen Fischkutter „W. E. Brown" und „Oleander", je 34 T (VI. 28—30).

26. 2. „UB 2", Oblt. z. S. Werner Fürbringer, englischer D. „Arbonne", 672 T, durch †-Torpedoschuß bei Dunkelheit nahe Kentish Knock Feuerschiff (VI. 34).

Außerdem brachte „UB 13", Oblt. z. S. Neumann, am 20. 2. 16 den belgischen Fischkutter „Z 10. David Marie" als Prise auf.

Eine wesentliche Ausdehnung erhielt die Kriegführung der U-Flottille Flandern durch einen Befehl des Admiralstabs vom 21. 11. 15, der mit folgendem Wortlaut an das Marinekorps übermittelt wurde:

„Laut Kriegstagebuch »UC 6« hat das Boot vor Le Havre am 8. 11. einen 13 000 bis 15 000 T. großen Truppentransportdampfer auf etwa 1000 m passiert, der stark mit Truppen besetzt und von einem Torpedoboot begleitet war. Der Dampfer hätte für ein U-Boot mit Torpedoarmierung ein gutes Angriffsziel geboten[1]).

Da hiernach gute Aussichten zu bestehen scheinen, die ständig nach Frankreich gehenden Truppen- und Kriegsmaterialtransporte durch U-Boote zu schädigen, wird der über den U-Bootskrieg erlassene Befehl vom 18. September für die dem Marinekorps unterstehenden U-Boote hiermit wie folgt ergänzt:

Mit Ausnahme von Lazarettschiffen und den zwischen Folkestone und Boulogne verkehrenden Passagierdampfern dürfen Schiffe, die offensichtlich die französischen Häfen zwischen Dünkirchen einschließlich und Le Havre einschließlich ansteuern oder verlassen, ohne Warnung vernichtet werden. Dies gilt nicht für Schiffe unter neutraler Flagge und mit neutralen Abzeichen, es sei denn, daß auf ihnen eine erhebliche Menge von Truppen bemerkt worden ist."

Die durch die Dover-Straße gehenden Unternehmungen der Flandern-U-Boote im Juni/Juli 1915 hatten ergeben, daß die Reichweite der kleinen Boote im allgemeinen gerade genügte, um in den Englischen Kanal einzudringen, nicht aber für eine anschließende wirksame Tätigkeit dort. Der neue Befehl des Admiralstabs konnte daher erst voll zur Geltung gebracht werden, wenn die in Aussicht stehende Zuteilung größerer U-Boote an die U-Flottille Flandern durchgeführt war.

[1]) Die kleinen UC-Boote hatten neben ihrer Minenausrüstung keine Torpedobewaffnung.

Nur einem der kleinen UB-Boote sollte jener Befehl die Handhabe bieten, eine besondere Leistung zu vollbringen, die hervorgehoben zu werden verdient.

„UB 10", Obtl. z. S. Steinbrinck, 20.—21. 12. 15.

Am 20. 12. morgens verließ „UB 10" Zeebrügge mit dem Befehl, eine Kreuzfahrt in Richtung der Dover-Straße auszuführen; Vorstöße in den Englischen Kanal im Sinne der Anweisungen des Admiralstabs waren dem Ermessen des U-Bootskommandanten anheimgestellt. Obtl. z. S. Steinbrinck entschloß sich, die günstige Witterung — ruhige See, Sichtigkeit, Vollmond — zu einem schnellen nächtlichen Vorstoß nach Boulogne auszunutzen, und dort Transporter anzugreifen.

Die Abendstunden des 20. 12. werden benutzt, um mit dem Ebbstrom über Wasser durch die Mitte der Dover-Straße zu laufen. Einem Torpedoboot und einigen Bewachern kann, ohne tauchen zu müssen, ausgewichen werden. Auch sonst kein Aufenthalt. Gegen Mitternacht steht das Boot vor Boulogne. Die weiteren Vorgänge seien in der kurzen Fassung des Kriegstagebuches von „UB 10" wiedergegeben:

„12.00 nachts, 20./21. 12. Boulogne recht voraus. Vollmond, still, glatte See. Vor der Einfahrt liegen 7 Dampfer zu Anker, abgeblendet bis auf die Ankerlaternen. Bewachung ist nicht zu sehen.

12.20 Vm. am 21. 12. Getaucht, da ein Überwasserangriff wegen des Vollmonds nicht möglich. Auf 8 m gefahren.

Die Dampfer liegen etwa in einer Staffel innerhalb des Feuerschiffs; einer läuft mit gesetzten Lichtern aus, ist leer, daher nicht angegriffen. Die größten Transporter sind der am weitesten außen und der an 4. Stelle liegende.

12.45 Schuß auf 450 m auf den äußersten Dampfer, der nach 4 Minuten etwa gesunken ist. Die Unfallstelle wurde kurze Zeit von 2 Scheinwerfern von Land aus beleuchtet.

An zwei kleineren Transportern vorbeigefahren und den vierten angegriffen.

12.53 Schuß auf 800 m; »UB 10« dreht hart ab auf Gegenkurs.

1.00 nach Passieren des Feuerschiffs ausgelaufen mit Westkurs. Nach 7 Minuten war auch von dem 2. Transporter nichts mehr zu sehen. . ."

Noch in derselben Nacht durchquerte „UB 10" mit günstig setzendem Strom in gleicher Weise wie auf dem Hinweg die Dover-Straße. Am 21. 12. abends lief das Boot in Zeebrügge ein nach einer Fahrt, die nicht ganz 35 Stunden gedauert hatte.

Die beiden versenkten Schiffe waren die englischen Dampfer „Belford", 516 T, und „Huntly", das frühere deutsche Lazarettschiff „Ophelia", 1153 T (V. 38, 39).

Es war das erstemal, daß ein kleines B-Boot jenseits der Linie Dover—Calais erfolgreich zum Torpedoschuß gekommen war.

In zufälliger Übereinstimmung ist es während jener Monate des Brachliegens der U-Bootswaffe bei jeder der beiden Frontstellen, die den Seekrieg gegen England zu führen hatten, der Hochseeflotte und dem Marinekorps, einem einzelnen Boot vorbehalten gewesen, aus der Reihe der anderen hervorzutreten, „U 24" und „UB 10". Als Ganzes betrachtet jedoch vermochten die um England verwendeten U-Boote im Winter 1915/16 nicht zu der Gestaltung der Seekriegslage wirksam beizutragen. Eine Zeit der Ruhe war es darum für die Führer und Besatzungen der U-Boote nicht, weder für die der Nordsee noch für die von Flandern, wohl aber angesichts der vielen fruchtlosen Fahrten eine Zeit ungeduldigen Wartens auf Befehle, die den Weg freigeben sollten für die Art des Vorgehens gegen den Feind, die allein von entscheidender Bedeutung sein konnte, den Handelskrieg.

Ende Februar 1916 trat die Wendung ein. Der erste Anstoß dazu wurde von der U-Flottille im Mittelmeer gegeben.

7. Die weiteren Schritte des Chefs des Admiralstabs zur Wiederaufnahme des U-Bootskrieges, Januar bis März 1916. Die Entscheidungen des Kaisers.

Am 15. 1. 16 übersandte der Chef der U-Flottille Pola, Korvettenkapitän Kophamel, dem Admiralstab den bereits erwähnten Bericht, daß die Bewaffnung der im Mittelmeer verkehrenden Dampfer und die Stärke des feindlichen Geschützkalibers in einem Maße zugenommen hätten, daß die Erfolge der U-Boote im Handelskrieg immer mehr zurückgingen. Wenn es aus politischen Gründen nicht angängig wäre, die für England bestimmte Schiffahrt unterschiedslos ohne Warnung anzugreifen, so müsse wenigstens die Ermächtigung erbeten werden, alle bewaffneten Handelsschiffe künftig wie Kriegsschiffe behandeln zu dürfen.

Dem Chef des Admiralstabes, der nach der bisherigen Übereinkunft mit der Heeresleitung und dem Reichskanzler nicht vor dem 1. März mit neuen Maßnahmen im U-Bootskriege rechnen konnte, schien die Anregung des Chefs der Mittelmeerflottille sehr geeignet, die Tätigkeit der U-Boote auf allen Kriegsschauplätzen, auch in den englischen Gewässern, sofort zu beleben. Zum Herbeiführen der Genehmigung des Kaisers und zum Rechtfertigen des gedachten Schritts vor der Weltöffentlichkeit waren durchschlagende Gründe zur Hand. Am 3. 11. 15 war es dem Kommandanten von „U 38", Kaptlt. Max Valentiner, bei dem Versenken des englischen bewaffneten Dampfers „Woodfield" gelungen, der aufschlußreichen geheimen Anweisungen der englischen Admiralität für den Geschützgebrauch der bewaffneten Dampfer habhaft zu werden[1]). Daraus war ersichtlich, daß solchen Dampfern zur Bedienung der Kanonen Mannschaften der englischen Kriegsmarine an Bord gegeben wurden und daß der Schiffsführung vorgeschrieben war, nicht nur gegen jeden Versuch deutscher U-Boote, das Schiff anzuhalten, Widerstand zu leisten, sondern auch einem sich nähernden U-Boot angriffsweise zuvorzukommen und selbst das Feuer zu eröffnen. Im besonderen empfahl die Admiralität den Dampferführern, möglichst das U-Boot nahe herankommen zu lassen, um es dann

[1]) Siehe S. 26.

auf geringe Schußentfernung desto sicherer zu vernichten. In der Tat wurde in dieser eindeutigen Form nichts anderes als eine Kriegsschiffshandlung von den englischen Kauffahrteischiffen verlangt. Von einer Bewaffnung der Dampfer zu Verteidigungszwecken, wie es der englische Botschafter in Washington der amerikanischen Regierung am 25. 8. 14 versichert hatte, um dem friedlichen Charakter der bewaffneten englischen Handelsschiffe in amerikanischen Häfen völkerrechtliche Anerkennung zu erwirken, konnte keine Rede sein, und in einer beträchtlichen Zahl von Fällen hatten die deutschen U-Bootsleute erfahren, daß es sich die englischen Schiffsführer angelegen sein ließen, jener Weisung der Admiralität, oft bis zum vollen Einsatz, zu entsprechen. Bewaffnete englische Handelsdampfer waren sehr ernst zu nehmende Kriegsteilnehmer geworden. Sie als solche zu behandeln und mit ihnen nicht länger schonsam wie mit anderen Kauffahrteischiffen umzugehen, schien eine natürliche und unbestreitbar rechtmäßige Weiterentwicklung dieser Art des Handelskrieges.

Das Weitere wurde von dem Chef des Admiralstabs in Eile betrieben. Am 24. 1. 16 hielt Admiral v. Holtzendorff dem Kaiser den entsprechenden Vortrag. Dieser stimmte dem vorgeschlagenen Vorgehen gegen die bewaffneten Handelsschiffe zu und ordnete an, daß wegen der Bekanntgabe des Schritts an die neutralen Mächte mit dem Reichskanzler in Verbindung zu treten sei.

Der Reichskanzler v. Bethmann Hollweg, der von dem Admiralstab erst kurz vor dem Immediatvortrag über dessen Inhalt Mitteilung erhalten und an dem Vortrag nicht teilgenommen hatte, brachte bei der weiteren Behandlung der Angelegenheit keine grundsätzlichen Bedenken vor. Das Auswärtige Amt hingegen wies darauf hin, daß die deutsche Regierung den Vereinigten Staaten, ohne für bewaffnete Kauffahrteischiffe einen ausdrücklichen Vorbehalt zu machen, zugesagt habe, Passagierdampfer, soweit sie nicht fliehen oder Widerstand leisten, nur nach Warnung und Rettung der Menschenleben zu vernichten. Ferner wurde von dem Auswärtigen Amt angeraten, mit der geplanten U-Bootsmaßnahme zu warten, bis die Verhandlungen in Washington über den „Lusitania"-Fall, die auf einem Höhepunkte angekommen waren, und dicht vor der Entscheidung in einem für Deutschland günstigen Sinne standen, ihren Abschluß gefunden hätten[1]). Diese und andere politische Einwendungen gewannen jedoch keinen Einfluß, da das Auswärtige Amt erst nach der Entscheidung

[1]) Siehe S. 132.

des Kaisers Gelegenheit erhalten hatte, sich mit dem Gegenstand zu befassen, und da der Reichskanzler in diesem Falle das Vorhaben der Seekriegführung offenbar als berechtigt und politisch unbedenklich ansah.

Im Einvernehmen zwischen Admiralstab, Auswärtigem Amt und Reichskanzler kam dann die Denkschrift der deutschen Regierung über die Behandlung bewaffneter Kauffahrteischiffe vom 8. 2. 16 zustande, welche am 11. 2. den Regierungen der neutralen Staaten und der Öffentlichkeit übergeben wurde. Mit eingehenden Begründungen und Unterlagen, nebst der photographischen Wiedergabe der englischen Geheimanweisungen an die bewaffneten Dampfer, setzte die deutsche Regierung die Notwendigkeit der beabsichtigten Kriegsmaßnahme auseinander und empfahl den neutralen Mächten, ihre Angehörigen zu warnen, „weiterhin ihre Person oder ihr Vermögen bewaffneten Kauffahrteischiffen der mit dem Deutschen Reiche im Kriege befindlichen Mächte anzuvertrauen".

Der gleichzeitig am 11. 2. 16 an das Kommando der Hochseestreitkräfte, des Marinekorps und der U-Flottille Pola ergangene Kaiserliche Befehl lautete:

„Feindliche Kauffahrteischiffe, die mit Geschützen bewaffnet sind, sind Kriegsschiffen gleich zu achten und mit allen Mitteln zu vernichten.

Die Kommandanten müssen sich dabei vor Augen halten, daß Verwechslungen zum Bruch mit neutralen Mächten führen werden, daß also zur Vernichtung eines Kauffahrteischiffs der Armierung wegen nur dann geschritten werden darf, wenn die Armierung erkannt ist.

Dieser Befehl tritt mit Rücksicht auf die auf diplomatischem Wege erfolgende Warnung der Neutralen erst am 29. Februar in Kraft."

Der 29. Februar war noch nicht erreicht, als Admiral v. Holtzendorff selbst eine Einschränkung für notwendig erachtete.

Unmittelbar nachdem die deutsche Denkschrift vom 11. 2. in den Vereinigten Staaten veröffentlicht worden war, brachte eine amerikanische Zeitung die Nachricht, die sich nach amtlicher Feststellung später als unrichtig erwies, der deutsche Botschafter in Washington habe seine Auffassung dahin ausgesprochen, das angekündigte deutsche Verfahren sei nur gegen bewaffnete Frachtdampfer gemeint, die Munition und Lebensmittel nach England brächten; Angriffe auf Passagierschiffe, gleichviel ob bewaffnet oder nicht, würden nicht erfolgen, wie es ja der amerikanischen Regierung von deutscher Seite versprochen worden wäre. Auch andere Zeitungstelegramme, die zwar noch unbestätigt waren, aber doch

zum Teil halbamtliches Gepräge trugen, drangen aus Amerika bald herüber, des Inhalts, daß Staatssekretär Lansing dem deutschen Botschafter gegenüber in gleichem verwahrenden Sinne vorstellig geworden sei und betont habe, die Begleichung der „Lusitania"-Angelegenheit würde davon abhängen, wie Deutschland seine U-Bootskriegführung einrichtete. Der Chef des Admiralstabs sah sich zunächst veranlaßt, am 16. Februar in einem Schreiben an das Auswärtige Amt zu erklären, es dürfe kein Mißverständnis darüber bestehen, daß in dem Befehl an die U-Boote keine Ausnahme hinsichtlich bewaffneter Passagierdampfer gemacht sei. Trotzdem entschloß sich Admiral v. Holtzendorff kurz darauf, ohne dazu gedrängt worden zu sein, dem Befehl vom 11. 2. die Einschränkung hinzuzusetzen, daß feindliche Passagierdampfer nach wie vor geschont werden sollten, auch wenn sie bewaffnet wären. Vermutlich hat sich der Admiralstabschef unter dem Eindruck der amerikanischen Stimmungsbilder, die ihm wohl zu denken gaben, von der Überlegung leiten lassen — worüber Aufzeichnungen nicht vorliegen —, daß der U-Bootskrieg gegen die bewaffneten Handelsschiffe als eine vorläufige Maßnahme von begrenzter Dauer anzusehen sei, daß bald der uneingeschränkte U-Bootskrieg, auf den es ankam, zur Entscheidung stehen würde und daß bis dahin jegliche politische Störung sorgfältig vermieden werden müsse.

Am 23. 2., während der Kaiser die Flotte besuchte, befand sich Admiral v. Holtzendorff zu Besprechungen bei dem Kommando der Hochseestreitkräfte in Wilhelmshaven.

Dort war inzwischen in der Führung ein bedeutsamer Wechsel eingetreten. Am 24. 1. hatte der Chef des III. Geschwaders, Vizeadmiral Scheer, an Stelle des schwer erkrankten Admirals v. Pohl das Flottenkommando übernommen. Am 22. 2. war Admiral v. Pohl gestorben.

In Gegenwart und unter Mitwirkung des Chefs des Admiralstabes vollzog der Flottenchef am 23. 2. auf Grund des Kaiserlichen Befehls vom 11. 2. den nachstehenden Ausführungsbefehl an die unterstellten U-Boote, der dann am 29. 2. in Kraft trat und auf Veranlassung des Admirals v. Holtzendorff die Einschränkung bezüglich der Passagierdampfer enthielt:

„1. Der U-Boots-Handelskrieg an der Westküste Englands ist zu eröffnen . . .

2. Alle feindlichen Handelsschiffe sind zu vernichten, es sei denn, daß der Kommandant die Überzeugung gewinnt, daß das betreffende Schiff nicht bewaffnet ist. Passagierdampfer sollen, auch wenn sie feindlich oder bewaffnet sind, bis auf weiteres nicht angegriffen werden.

3. Von Untersuchungen der Dampfer ist der damit verbundenen Gefahr wegen grundsätzlich abzusehen.

4. Bei Unterwasserangriffen ist unter Wasser abzulaufen, damit die Art des Angriffs (Mine oder Torpedo) unbekannt bleibt.

5. Bei Fehlgriffen werden die Kommandanten gedeckt werden."

Mündlich wurden dem Führer der U-Boote folgende Erläuterungen dazu gegeben:

„Unter »Passagierdampfern« sind die großen Dampfer zu verstehen, die nur zur Beförderung von Passagieren dienen, dagegen nicht Frachtdampfer, die nebenbei auch Passagiere befördern. Im Zweifelsfalle soll das betreffende Schiff durchgelassen werden. In diesem Stadium des U-Bootskrieges ist alles zu vermeiden, was zu Konflikten führen kann."

Am 24. 2. gab der Admiralstab den ergänzenden Zusatz zu dem Befehl vom 11. 2. — „feindliche Passagierdampfer sind bis auf weiteres zu schonen, auch wenn sie bewaffnet sind" — an das Marinekorps und die U-Flottille Pola.

So hatte der Antrag, der am 15. 1. von der U-Flottille Pola ausgegangen war und die besonderen Hemmungen der Kriegführung im Mittelmeer beheben sollte, zu einem anderen Ende geführt als gedacht war. Für die U-Bootskommandanten im Mittelmeer blieb nach der Anweisung vom 24. 2. die alte Schwierigkeit, die großen Transporter, die nach Saloniki gingen, von Passagierdampfern unterscheiden zu müssen, bestehen. Für die Flotte und das Marinekorps aber bedeuteten die Februarbefehle die Eröffnung einer neuen, wenn auch beschränktesten Art von U-Bootskrieg, nachdem dieser dort fünf Monate so gut wie ganz geruht hatte.

In Fahrt gesetzt waren nun die U-Boote gegen England; ein gewisser, nicht bedeutender militärischer Fortschritt war zu verzeichnen; aber im Hintergrunde aller Verhandlungen, die zu dem Befehl vom 11. 2. geführt hatten, stand ungelöst die große Frage, die seit dem 30. 12. so ernst und schwer wie kaum eine andere in der deutschen Kriegsleitung umkämpft war, ob nach Abwägen der denkbaren politischen Wirkungen die U-Bootswaffe jetzt mit voller Schärfe einzusetzen sei.

Die Wochen von Ende Januar bis Anfang März 1916 wurden beherrscht von den letzten Versuchen des Admiralstabes und seines Chefs sowie des Großadmirals v. Tirpitz, durch Überwinden der politischen Bedenken die Entscheidung in ihrem Sinne anzubahnen — und dem Bemühen des Reichskanzlers, seiner und des Auswärtigen Amts Auffassung Anerkennung zu verschaffen, in die Einzelheiten der militärischen Gedankengänge einzudringen, den Gegenzug vorzubereiten. Eine Annäherung der beiden Seiten kam nicht zustande. Vielmehr tritt aus den Aufzeichnungen

und Schriftstücken zunehmende Spannung und Erregung zutage, die durch eine sich vordrängende Teilnahme der deutschen Öffentlichkeit, der Presse und der Parteien, noch verschärft wurde.

Die folgenden Daten und kurzen Auszüge geben einen Begriff von dem Ringen:

18., 21. und 27. 1. — Der Reichskanzler ersucht den Staatssekretär v. Tirpitz um zahlenmäßige Unterlagen über den feindlichen und den in amerikanischen Häfen dem Zugriff ausgesetzten deutschen Handelsschiffsraum, über die bisher eingetretene Verminderung der feindlichen Tonnage und die Neubaumöglichkeiten — um die Ansichten des Staatssekretärs über die unmittelbaren und mittelbaren Wirkungen des uneingeschränkten U-Bootskrieges, über die Wahrscheinlichkeit und die Folgen des Eintritts Amerikas in den Krieg. Umgehend, am 20., 22. und 31. 1., sendet Großadmiral v. Tirpitz ausführliche Auskunft. Alle Schiffsraumzahlen, wie sie auch in den Denkschriften des Admiralstabs enthalten sind, werden gegeben, so daß sich rein rechnerisch das gewünschte Bild von der Größe der den U-Booten bevorstehenden Aufgabe abzeichnet.

„Sollte ein weiterer Ausfall an Schiffsraum eintreten, dann würde England an einem vitalen Punkte getroffen werden und das englische Wirtschaftsleben einer verhängnisvollen Krisis entgegentreiben müssen." (v. Tirpitz, 20. 1.)

Zahlen werden angereiht über die geschätzten monatlichen Versenkungserfolge der U-Boote, über die schon vorhandene und noch weiter zu steigernde Knappheit und Verteuerung der Lebensmittel und Rohstoffe in England:

„Diese Momente würden in immer steigendem Maße das englische Wirtschaftsleben zerrütten, sie würden aber auch die unmittelbar die Kriegführung bestimmenden Faktoren so nachteilig beeinflussen, daß meiner Ansicht nach England sich bis zum Herbst dieses Jahres zum Nachgeben genötigt sehen würde." (v. Tirpitz, 31. 1.)

Über die Bewertung der amerikanischen Kriegshilfe für die feindliche Seite:

„Sollten die Vereinigten Staaten auf die neuerliche Durchführung des U-Bootskrieges nicht nur mit dem Abbruch der diplomatischen Beziehungen, sondern mit der Kriegserklärung antworten, so würde die materielle und personelle Unterstützung, welche sie England und unseren übrigen Gegnern gewähren könnten, in praxi Maß und Grenze an der ihnen tatsächlich zur Verfügung stehenden Handelstonnage finden . . . Auch eine erhöhte finanzielle Unterstützung unserer Gegner durch Amerika würde in ihrer Wirkung letzten Endes untrennbar in überwiegendem Maße mit dem Problem der Tonnage zusammenhängen. Sie würde eine wesentliche Stärkung unserer Gegner nur dann bedeuten, wenn es diesen gelänge, in kürzester Zeit die bestehende Knappheit an Schiffsraum oder die durch den U-Bootskrieg neu geschaffenen Lücken immer sofort wieder auszufüllen. Beides ist unmöglich." (v. Tirpitz, 31. 1.)

5. 2. — Zwanzig deutsche Hochschullehrer der Berliner Universität an den Chef des Admiralstabs:

„Es ist die allgemeine Empfindung des deutschen Volkes, daß die Reichsregierung in diesen Tagen vor einer schicksalsschweren Entscheidung steht, vor der Frage, ob England oder Deutschland aus diesem Kriege als Sieger hervorgehen soll. In den weitesten Kreisen herrscht die Überzeugung, daß die Frachtraumnot, die England drückt, durch energische Fortführung oder richtiger Wiederaufnahme des U-Bootskrieges so gesteigert werden kann, daß England zum Nachgeben genötigt wird, daß es die Hoffnung, uns durch seine Absperrmaßregeln auf die Knie zu zwingen, aufgeben muß . . . Die unterzeichneten Lehrer der Berliner Universität möchten den Augenblick nicht vorübergehen lassen, ohne Euer Exzellenz davon in Kenntnis zu setzen, daß sie ein Nachgeben gegenüber den Forderungen der Vereinigten Staaten, wie die Presse meldet, als im höchsten Grade verderbenbringend erachten, als eine geradezu verhängnisvolle Verschlechterung der Lage Deutschlands in diesem seinem Daseinskampfe. Selbst auf die Gefahr hin, ernste Verwicklungen mit Amerika hervorzurufen, darf ihnen nicht nachgegeben werden. Die Hoffnung, daß Amerika, wenn es Entgegenkommen findet, England nötigen werde, seine Absperrungsmaßregeln wirksam abzuschwächen, erscheint den Unterzeichneten als durchaus trügerisch. Sie sehen mittelbar in einer nachdrücklichen, tunlichst raschen Fortsetzung des U-Bootskrieges eine der wichtigsten, wenn nicht die wichtigste Voraussetzung eines vollen Sieges über die Gegner, die unser Vaterland mit dem Untergange bedrohen."

Admiral v. Holtzendorff reichte diese Kundgebung am 7. 2. an den Reichskanzler weiter.

9. 2. — Telegramm des Reichskanzlers an den Staatssekretär v. Tirpitz und den Chef des Admiralstabs:

„Die politische Lage macht es mir zur Pflicht, dahin zu wirken, daß Erörterungen über den verschärften U-Bootskrieg nicht nur in der Presse, sondern möglichst auch im mündlichen Verkehr mit im politischen Leben stehenden Persönlichkeiten so lange sorgfältig vermieden werden, bis die Entscheidung in dieser Frage gefallen ist. An Euer Exzellenz richte ich die Bitte, mich in der vorläufigen Ausschaltung der Erörterungen der U-Bootsfrage möglichst unterstützen zu wollen."

11. 2. — Großadmiral v. Tirpitz läßt dem General v. Falkenhayn im Hauptquartier zu Charleville einen Brief und eine Denkschrift überreichen, in denen der Staatssekretär, anknüpfend an die grundlegende Aussprache vom 30. 12. 15, seine Meinung über die Aussichten und die Notwendigkeit des uneingeschränkten U-Bootskrieges nochmals zusammenfaßt:

„Ich wiederhole, daß nur ein durchschlagender Erfolg gegen England ein wirklich siegreiches Ende des Krieges herbeiführen und unsere Zukunft sicherstellen kann. Nur durch rücksichtslose, unverzügliche Anwendung der U-Bootswaffe gegen Englands Lebensnerv kann solcher Erfolg mit Gewißheit erreicht werden.

Die Möglichkeit der Durchführung und der Erfolg eines scharfen U-Bootskrieges hängt davon ab, daß die militärischen Lebensnotwendigkeiten der U-Bootswaffe gegen-

über den Neutralen gewahrt bleiben. Eine Einschränkung in dieser Beziehung würde die Wirkung des U-Bootskrieges erheblich herabmindern. Jede Vertagung des U-Bootskrieges muß meiner Ansicht nach seine Wiederaufnahme erschweren und England Zeit und Möglichkeit geben, militärische und administrative Maßnahmen gegen seine Wirkungen zu treffen . . .

Den Sieg über England müssen wir erringen, und wir werden ihn erringen, wenn wir den U-Bootskrieg ungesäumt und uneingeschränkt wieder aufnehmen. Daran wird uns auch Amerika nicht hindern können, wenn es in offener Gegnerschaft gegen uns auftritt und beliebig viele Milliarden in Dienst unserer Feinde stellt . . ."

General v. Falkenhayn antwortete dem Beauftragten des Staatssekretärs, er habe sich für den U-Bootskrieg entschieden und rechne bestimmt mit seinem Einsetzen, weil er in ihm ein zur Entscheidung beitragendes Kriegsmittel sehe, nachdem beide Marinestellen in der gemeinsamen Sitzung seine Durchführbarkeit und seine Aussichten gemeldet hätten.

13. 2. — General v. Falkenhayn wiederholt seine dem Reichskanzler auf Verlangen abgegebene Erklärung zur U-Bootsfrage in schriftlicher Form:

„Der uneingeschränkte U-Bootskrieg ist das einzige Kriegsmittel, durch dessen Anwendung England sicher und unmittelbar in seinen Lebensbedingungen getroffen werden kann. Die Wirksamkeit des Mittels erachte ich nach der dienstlichen Erklärung des Chefs des Admiralstabs für gegeben. Gegen den Gewinn, den uns die Sicherheit, England niederzuringen, bringt, kann der Nachteil nicht ausschlaggebend ins Gewicht fallen, daß die Möglichkeit dadurch hervorgerufener Verwicklungen mit Neutralen besteht; und zwar um so weniger, als sich die Verwirklichung der Möglichkeit durch zweckmäßige politische und diplomatische Vorbereitung sehr wohl hinhalten, vielleicht sogar ausschalten läßt . . .

Aus vorstehenden Betrachtungen ergibt sich meiner Ansicht nach, daß die Kriegsleitung gar nicht das Recht hat, auf den U-Bootskrieg zu verzichten. Ist das aber der Fall, so kann auch der politischen Leitung nicht das Recht zustehen, der Kriegsleitung die Anwendung des zum Siege notwendigen Kriegsmittels unmöglich zu machen . . ."

13. 2. — Großadmiral v. Tirpitz übersendet dem Reichskanzler und dem Chef des Admiralstabes eine neu ausgearbeitete Denkschrift, in der alle sachlichen Unterlagen zu der schwebenden Streitfrage zusammengefaßt und die Schlußfolgerungen erhärtet sind.

16. 2. — Admiral v. Holtzendorff setzt den Reichskanzler in mündlicher Unterredung davon in Kenntnis, daß er beabsichtige, nun dem Kaiser wegen der Wiederaufnahme des uneingeschränkten U-Bootskrieges zum 1. März Vortrag zu halten.

das Auswärtige Amt nicht mit mir zu teilen suchen. Ich habe gerade im gemeinsamen Interesse mit der politischen Leitung keinen Zweifel daran gelassen, daß der Admiralstab ohne Zögern diese Verantwortung vor Kaiser und Reich übernimmt und habe das meine getan, bei der politischen Leitung Vertrauen zur Begründung meines Standpunktes zu erwecken und zu festigen . . ."

27. 2. — Admiralstab übersendet an Auswärtiges Amt und Reichskanzler den Entwurf einer Note an die Neutralen für den Fall der Eröffnung des uneingeschränkten U-Bootskrieges.

Am 29. 2. wurde dem Chef des Admiralstabes vom Reichskanzler eine Denkschrift zugestellt, welche den Standpunkt bezeichnete, den dieser bei dem bevorstehenden Immediatvortrag einzunehmen gedachte. Das Anschreiben enthielt die bündige Erklärung des Kanzlers, daß er, falls die Entscheidung gegen ihn fiele, „die weitere Verantwortung nicht tragen könne".

Diese Denkschrift des Reichskanzlers v. Bethmann Hollweg vom 29. 2. 16 ist das einzige Dokument, in dem der verantwortliche Staatsmann seine politischen Ansichten über die deutsche Kriegführung zu jenem Zeitpunkt in aller Ausführlichkeit niedergelegt hat. Die Gedanken der Denkschrift hat sich ferner der Kaiser wenigstens so weit zu eigen gemacht, daß er seine Einwilligung zu der von den militärischen Beratern einstimmig geforderten Eröffnung des uneingeschränkten U-Bootskrieges damals nicht gab. Die Auffassung Bethmanns war somit für die Kriegführung des Jahres 1916 das Entscheidende, sie hat darüber hinaus auf den ganzen weiteren Gang des Krieges bestimmend eingewirkt. Diese Umstände verleihen der genannten Denkschrift eine besondere geschichtliche Bedeutung. Alle wesentlichen Stellen werden daher nachstehend im Wortlaut wiedergegeben:

„Die Ankündigung des Unterseebootskrieges in den Formen, in denen ihn der Admiralstab durchführen will, d. h. in der ohne Warnung erfolgenden unterschiedslosen Torpedierung von Frachtdampfern und Passagierdampfern, unter neutraler wie unter feindlicher Flagge, würde als sichere Folge das Eintreten der Vereinigten Staaten in den Krieg an der Seite unserer Gegner haben.

An diesem Ergebnis würden auch etwaige Einschränkungen zugunsten des regelmäßigen amerikanischen Schiffsverkehrs nichts ändern. Sie können günstigstenfalls die Wirkung haben, die Entschließungen der Vereinigten Staaten etwas hinauszuziehen. Andererseits erwartet die Marine als Folge ihres Vorgehens das Ausscheiden Englands als Kriegsgegner in einer Frist von etwa 6 bis 8 Monaten. Die Oberste Heeresleitung hat ihren Standpunkt dahin präzisiert, daß, da die Widerstandskraft Österreich-Ungarns kaum über das Jahr 1916 hinausreichen werde, jedes verfügbare Mittel angewandt werden müsse, um den Krieg vorher zu beenden.

Vorausgesetzt, daß diese Prämisse richtig ist, ergibt sich für die Entscheidung, ob die rücksichtslose Führung des Unterseebootskrieges aufzunehmen ist, die Prüfung folgender Fragen:

1. Besteht die Sicherheit, daß der neue Unterseebootskrieg in dem angegebenen Zeitraume eine Verringerung des Raumgehalts der verfügbaren englischen Handelsflotte um annähernd 4 000 000 Tonnen, wie Admiral von Holtzendorff das erwartet, herbeiführen wird?

2. Ist mit Sicherheit anzunehmen, daß die erhoffte Schädigung der englischen Handelsflotte England zum Frieden zwingen wird?

3. Welche Folgen wird das zu erwartende Eintreten der Neutralen, insbesondere Amerikas, in den Krieg haben?

I.

Wieviel Schiffe durch den geplanten Unterseebootskrieg versenkt werden können, hat der Marinesachmann zu beantworten . . . Die Grundlagen der vorliegenden Schätzung beruhen auf einer arithmetischen Übertragung der bisherigen Ergebnisse des Unterseebootskrieges und des Minenkrieges in der Nordsee und dem Mittelmeer auf den neuen Unterseebootskrieg.

Unberücksichtigt bei dieser Schätzung sind geblieben:

1. Die Wirkung neuer Abwehrmittel gegen die U-Boote, die sich England, wenn es um seine Existenz geht, im Verlaufe eines halben Jahres zweifellos beschaffen kann und beschaffen wird.

2. Der Zuwachs an neu erbauten Schiffen, der im Jahre 1915 etwa 650 000 Tonnen betragen hat.

3. Der Rückgriff auf die in neutralen Häfen liegende deutsche Handelstonnage, die für England frei wird, wenn Amerika mit uns bricht . . . Trotz aller entgegenstehenden Schwierigkeiten werden unsere Gegner jedenfalls einen Teil dieser Tonnage während des Zeitraums von einem halben Jahr sich dienstbar machen können. Hiernach ist zweifellos, daß selbst wenn innerhalb von 6 Monaten 4 Millionen Tonnen versenkt werden sollten, der für England verfügbare Schiffsraum nicht um diesen, sondern um einen wesentlich geringeren Betrag vermindert werden wird.

Die gesamte Berechnung der zu erzielenden Verminderung des englischen Schiffsraums beruht somit auf schwankender Grundlage. Noch unsicherer ist die Bewertung der Wirkung, welche diese Verminderung auf die Kriegsentschlossenheit und Kriegsfähigkeit Englands haben wird.

II.

Bestimmte Zahlen über die England zur Zeit zur Verfügung stehende Handelstonnage liegen nicht vor. Treffen die jüngsten Erklärungen des Herrn Runciman im Unterhaus zu — und sie bestätigen im wesentlichen auch anderwärts vorliegende Schätzungen —, so ist sie um ein Drittel zurückgegangen und hat England zur Zeit für die Bedürfnisse seines Handelsverkehrs noch 13 bis 14 Millionen Tonnen verfügbar, wovon 9 Millionen englische Schiffe, 4 bis 5 Millionen neutrale Schiffe wären. Wahrscheinlich ist die Zahl höher, da dieser Rechnung nur die englische Tonnage bei Ausbruch des Krieges zugrunde gelegt ist. Daß diese Tonnage bis zum Herbst um 4 Millionen vermindert werden könne, ist nach den Ausführungen zu I

nicht wahrscheinlich, geschweige denn sicher. Aber selbst wenn sie es könnte, ist es lediglich eine Vermutung, daß diese Verminderung ausreichen würde, um England zum Frieden zu zwingen.

Durch die Steigerung der Frachtraten und die Erschwerung des Exports ist England in erhebliche wirtschaftliche Schwierigkeiten geraten. Die Knappheit an Schiffsraum hat viel dazu beigetragen, aber die alleinige Ursache ist sie nicht. Mangelnde Organisation sowie Schwierigkeiten in den Hafen- und Arbeiterverhältnissen haben mitgewirkt. Wird durch den geplanten U-Bootskrieg der Schiffsraum weiter vermindert, so werden Englands Nöte wachsen. Bevor England aber kapituliert — und darum handelt es sich —, wird es alle Hebel ansetzen, um seiner Nöte Herr zu werden. Vermögen schon bessere Dispositionen über den verfügbaren Schiffsraum, Beschränkungen der Einfuhr auf die für die Volksernährung sowie die Fortsetzung des Krieges unbedingt erforderlichen Waren bis zu einem gewissen Grade Abhilfe zu schaffen, so hat die englische Regierung in der freiwilligen oder erzwungenen Aufgabe des Saloniki-Unternehmens ein Mittel, um seinem Handelsverkehr wieder so viel Tonnage zuzuführen, daß der durch den U-Bootskrieg entstehende Verlust zu einem guten Teile ausgeglichen wird.

Eine gänzliche Absperrung Englands ist bei der beschränkten Zahl unserer Unterseeboote und ihrer Aktionsunfähigkeit bei Nacht ausgeschlossen[1]). Sei es mit, sei es ohne Convoi wird England eine gewisse Zahl von Schiffen durch unsere weitmaschige U-Bootssperre und auch durch die Minensperre unter allen Umständen, eventuell über Frankreich, durchbringen können. Selbst wenn man die Getreidereserven außer Betracht läßt, über die die englische Regierung verfügt, genügen bei einer durchaus erträglichen Einschränkung des Verbrauchs 4 bis 5 Schiffe mittlerer Größe täglich, um die Versorgung Englands mit Brotgetreide zu sichern.

Faßt man alles zusammen, so wird die zu erwartende Verminderung des Schiffsraumes England zwar schädigen, aber ihm nicht bis zum Herbst die Fortsetzung des Krieges unmöglich machen und es damit zum Frieden zwingen. Denn davor darf man die Augen nicht verschließen: Wird der U-Bootskrieg in der geplanten Weise angekündigt und geführt, und tritt infolgedessen Amerika in das Lager unserer Feinde, so kommt ein durch solchen U-Bootskrieg erzwungenes Friedensangebot Englands dem öffentlichen Eingeständnis gleich, daß die Seeherrschaft Albions durch Deutschlands Seemacht vernichtet worden ist. Ehe sich England zu einem solchen Eingeständnis entschließt, opfert es den letzten Mann und letzten Groschen. Steht die Sache aber so, dann müssen gegen die Schädigungen, die England durch den U-Bootskrieg zugefügt werden, diejenigen Schädigungen abgewogen werden, die wir selbst durch den Bruch mit Amerika erleiden.

III.

Daß der Bruch mit Amerika eintritt, wenn wir den U-Bootskrieg in der geplanten Weise ankündigen und führen, ist nach der Haltung, die die Union bisher eingenommen hat, und die sie jetzt in der Frage der bewaffneten Handelsschiffe einnimmt[2]), un-

---

[1]) Die Annahme des Reichskanzlers, daß die U-Boote bei Nacht aktionsunfähig seien, beruht auf einem Irrtum, wie die Unternehmungen der U-Boote zeigen.

[2]) Siehe S. 133/134.

zweifelhaft. Verhandlungen mit Amerika über die Modalitäten des von uns zu führenden U-Bootskrieges sind ausgeschlossen, weil sie, wenn überhaupt, erst nach Monaten zum Ziel führen würden. Die gegen unsere Ankündigung von Amerika zu erwartenden Proteste müßten wir zurückweisen. Mit dieser Zurückweisung ist der Bruch da.

Der Bruch mit Amerika wird die nachstehenden Folgen haben:

1. Die Sache unserer Feinde erhält durch den offenen Übertritt Amerikas in ihr Lager eine neue ungeheuere moralische Unterstützung. Die Zuversicht in die siegreiche Durchführung des Krieges wird neu belebt, der Wille zum Durchhalten gekräftigt. Die offensichtlich vorhandenen starken Unstimmigkeiten innerhalb der Entente verschwinden mit einem Schlage, die schon jetzt für die Haltung Frankreichs und Rußlands ausschlaggebenden Hoffnungen auf den Erschöpfungskrieg werden nahezu zur Gewißheit erhoben, wenn sich die einzige noch neutrale Weltmacht ihnen anschließt.

2. Der Unwille der neutralen Staaten gegen die englische Willkür ist in dauerndem Wachsen, wird aber mit dem Augenblick zuschanden, in dem England, des amerikanischen Beistandes sicher, seinen Vergewaltigungen keine Zügel mehr anzulegen braucht.

3. Zu den ernstesten Bedenken gibt der Eindruck Anlaß, den der Eintritt der Vereinigten Staaten in den Krieg bei unseren Bundesgenossen machen würde . . .

Schon die moralischen Wirkungen des Bruches mit Amerika auf unsere Bundesgenossen, die Neutralen und unsere Gegner dürfen nicht unterschätzt werden. Je länger der Krieg dauert, um so mehr bewahrheitet es sich, daß der den Krieg gewinnt, wer die besten Nerven behält. Die Geschichte lehrt, daß in Koalitionskriegen, die in entscheidenden militärischen Schlägen nicht beendet werden können, Unstimmigkeiten unter den Alliierten das Ende herbeizuführen pflegen. Diese Unstimmigkeiten beseitigen, wenn man des Erfolges nicht sicher ist, bleibt ein gefährliches Wagnis.

Auch die Stimmung in Deutschland darf nicht lediglich nach den Artikeln der alldeutschen Presse beurteilt werden. Die Überzahl unserer Feinde hat uns bisher daran gehindert, den Krieg siegreich zu beenden. Man wird fragen, ob es sich denn nicht habe umgehen lassen, die Zahl unserer Feinde noch zu vermehren, und das Eintreten Amerikas in den Krieg wird in weiten Kreisen des deutschen Volkes niederschlagend und entmutigend wirken.

Materiell hat der Bruch mit Amerika folgende Konsequenzen:

1. Die bisherigen Versuche der Entente, von Amerika Geld zu bekommen, haben nur ein bescheidenes Ergebnis gehabt. Bricht Amerika mit uns, so wird es von seinem Prestige und seinen materiellen Interessen dazu getrieben, alles aufzuwenden, damit der Krieg schnell zugunsten der Entente beendet werde. Alle seine finanziellen Ressourcen werden der Entente zur Verfügung stehen, und England wird die Folgen seiner finanziellen Abhängigkeit von den Vereinigten Staaten, die sowieso schon jetzt vorliegt, gern in Kauf nehmen, wenn es nur gelingt, die gesamte angelsächsische Welt in Waffenbrüderschaft gegen uns zu vereinigen, um uns niederzuringen. Mögen auch die Finanzen allein den Krieg nicht entscheiden, so bedeutet doch die amerikanische Geldhilfe eine sehr wesentliche Stärkung der Kriegsrüstung unserer Gegner.

Die oft vorgebrachte Behauptung, die finanzielle Hilfe Amerikas werde England nichts nützen, wenn England durch den U-Bootskrieg von der Außenwelt abgeschnitten sei und infolgedessen von dem amerikanischen Geld keinen Gebrauch machen könne,

beruht auf der Voraussetzung, daß England durch den U-Bootskrieg wie durch einen eisernen Vorhang von der Außenwelt abgetrennt werde. Diese Voraussetzung ist unzutreffend, wird auch vom Admiralstab nicht erwartet.

2. Die Versorgung Belgiens und Nordfrankreichs mit amerikanischem Getreide hört auf . . .

3. Amerikanische Waffenhilfe wird militärisch gering eingeschätzt; es kann aber kaum zweifelhaft sein, daß das Eingreifen der Vereinigten Staaten in diesen Krieg unseren Gegnern weiteres Kriegsmaterial zuführen würde, insbesondere solches, bezüglich dessen die Vereinigten Staaten sich bis jetzt wenigstens formell, aus völkerrechtlichen Gründen, Beschränkungen auferlegt haben, so bezüglich der direkten Lieferung von Unterseebooten. Auch wird kein Kenner amerikanischer Verhältnisse darüber im Zweifel sein, daß der nach englischem Vorbild entwickelte amerikanische Sportsinn unseren Gegnern Freiwilligen-Kontingente zuführen dürfte, die nach einigen Hunderttausenden zu beziffern, kaum gewagt erscheint.

4. Der durch keine Rücksichten mehr eingeengte Druck Englands auf die neutralen europäischen Staaten wird zum mindesten unsere gegenwärtige Einfuhr aus Holland und Dänemark einschränken, wenn nicht ganz unterbinden. Holland allein liefert uns gegenwärtig noch Waren im Werte von monatlich über 100 Millionen Mark. Durch den Wegfall dieser Einfuhren wird unsere Fähigkeit, wirtschaftlich durchzuhalten, zwar nicht mit einem Schlage aufgehoben, aber wesentlich verkürzt, und es werden während der verbleibenden Zeit unsere Ernährungsschwierigkeiten stark gesteigert. Wir haben mit einer stets auf die Front zurückwirkenden wesentlichen Verschlechterung der Stimmung im Lande zu rechnen.

Hierbei wird es indessen nicht bewenden . . ."

[Es folgen Betrachtungen über die Gefahr eines Kriegszustandes mit Holland, Dänemark und Rumänien.]

„Als die mit Sicherheit zu erwartenden Folgen eines den Bruch mit Amerika herbeiführenden U-Bootskrieges ergeben sich somit eine Koalition fast aller in Betracht kommenden neutralen Staaten gegen uns, die militärische Bedrohung des Reiches von Holland und Dänemark aus, erhebliche Verschärfung unserer wirtschaftlichen Schwierigkeiten; auf der anderen Seite eine schwer ins Gewicht fallende Stärkung der militärischen, wirtschaftlichen und finanziellen Hilfsmittel unserer Gegner. Die Frage, ob wir imstande sein würden, den Krieg auch noch unter diesen erschwerenden Umständen zu einem siegreichen Ende durchzuführen, muß vernünftiger Überlegung nach verneint werden. Dazu kommt, daß wir nicht allein stehen und daß wir auf ein gleiches Maß von Widerstandskraft, wie w i r im Falle der äußersten Not schließlich doch noch aufwenden würden, bei unseren Bundesgenossen nicht rechnen können.

So erhebt sich die Frage, ob unsere Lage eine so verzweifelte ist, daß wir gezwungen sind, ein Vabanque-Spiel zu spielen, dessen Einsatz unsere Existenz als Großmacht und unsere ganze nationale Zukunft sein würden, während die Gewinnchancen, d. h. die Aussicht England bis zum Herbst niederzuzwingen, sehr unsicher sind. Die Frage ist unbedingt zu verneinen.

Die Oberste Heeresleitung stellt die Möglichkeit in Abrede, den Krieg durch vernichtende Schläge auf dem Lande zu Ende zu bringen. Sie hält eine Beendigung des Krieges überhaupt nur für möglich, nachdem England oder wir selbst zu Boden geworfen sind. Kein Mensch kann mit zwingender Gewißheit behaupten, daß diese

Ansicht irrig sei. Sie hat sogar die Erklärungen von Mr. Asquith und Herrn Sasonow für sich. Ebensowenig aber kann mit Sicherheit die Möglichkeit bestritten werden, den Krieg auch ohne rücksichtslosen U-Bootskrieg im Laufe des Jahres 1916 zu beendigen. Es ist durchaus denkbar, daß unsere militärischen Erfolge im Westen, ein Mißlingen der großen angesagten feindlichen Frühjahrsoffensive, die steigenden finanziellen Nöte der Entente und die Aussichtslosigkeit, uns im laufenden Jahre auszuhungern, in England die Erkenntnis davon, daß die Fortsetzung des Krieges auch vom Standpunkt der englischen Interessen aus ein schlechtes Geschäft ist, so steigern, daß England einlenkt, ohne den Krieg bis zu seiner Erschöpfung fortzusetzen. Alle diese Möglichkeiten schneiden wir uns ab, wenn wir durch den rücksichtslosen U-Bootskrieg Amerika und mit Amerika noch andere Neutrale in den Krieg mit uns treiben. Erst dann entsteht ein Zustand, und zwar sind wir es selbst, die ihn schaffen, bei dem der Krieg bis zum allerbittersten Ende unter allen Umständen durchgekämpft werden muß. Unsere Aufgabe ist es deshalb, den U-Bootskrieg in Formen zu führen, die den Bruch mit Amerika vermeiden lassen. Dann können wir allen Schaden, den wir dadurch England zufügen, als reinen Gewinn buchen. Daß dieser Schaden nicht unbeträchtlich ist, zeigen die Erfolge des seit dem Sommer 1915 geführten abgeschwächten U-Bootskrieges. Die erhöhte Zahl der jetzt verfügbaren U-Boote wird die Erfolge vervielfachen.

IV.

Wir können den Bruch mit Amerika mit aller Wahrscheinlichkeit vermeiden, wenn wir den U-Bootskrieg, soweit amerikanische Interessen in Betracht kommen, in den Grenzen des Völkerrechts und der hierüber der amerikanischen Regierung gegebenen Zusicherungen führen. Danach sind für die Verwendung der U-Boote vier Möglichkeiten gegeben, nämlich:

1. der Kreuzerkrieg gegen feindliche und neutrale Kauffahrteischiffe in allen Meeren;
2. der Minenkrieg an den feindlichen Küsten;
3. der rücksichtslose U-Bootskrieg gegen bewaffnete feindliche Schiffe in allen Meeren;
4. der rücksichtslose U-Bootskrieg gegen unbewaffnete feindliche Frachtschiffe im Seekriegsgebiet um Großbritannien und Irland.

Zu 1: Der Kreuzerkrieg richtet sich gegen feindliche Kauffahrteischiffe im allgemeinen und gegen neutrale Kauffahrteischiffe mit Bannware. Er setzt voraus, daß die Schiffe, soweit sie nicht fliehen oder Widerstand leisten, nicht ohne Warnung und Rettung der Menschenleben zerstört werden . . .

Zu 2: In dem Legen von Minen vor feindlichen Küsten läßt das Haager Minenabkommen vom 18. Oktober 1907 unseren U-Booten tatsächlich freie Hand . . .

Zu 3: Der Krieg gegen bewaffnete feindliche Schiffe, die nach der deutschen Denkschrift vom 8. Februar 1916 völkerrechtlich als Kriegführende zu behandeln sind, verpflichtet im Gegensatz zum Kreuzerkrieg unsere U-Boote weder zur Warnung noch zur Vorsorge für die Rettung der Menschenleben.

Zu 4: Der Krieg gegen unbewaffnete feindliche Frachtschiffe in den durch die Bekanntmachung des Admiralstabs vom 4. Februar 1915 bezeichneten Seekriegsgebieten rechtfertigt sich als Vergeltungsmaßnahme gegen die Aushungerungspolitik Englands. Dagegen würde eine entsprechende Behandlung unbewaffneter feindlicher Frachtschiffe außerhalb des Seekriegsgebietes, insbesondere im Mittelmeer, unzulässig sein, weil

hier sowohl Deutschland wie Österreich-Ungarn entgegenstehende Zusicherungen abgegeben haben.

Ein U-Bootskrieg innerhalb der vorstehend dargelegten Grenzen würde von Deutschland voraussichtlich ohne Bruch mit Amerika durchgeführt werden können, wenngleich nachstehende Bedenken nicht ausgeräumt sind.

A. Nach den letzten Erklärungen der amerikanischen Regierung erscheint es zweifelhaft, ob sie sich während des Krieges die deutsche Auffassung von dem kriegerischen Charakter der bewaffneten Kauffahrteischiffe zu eigen machen wird. Da indes der Staatssekretär Lansing offenbar die innere Berechtigung dieser Auffassung anerkennt, dürfte die Meinungsverschiedenheit kaum zum Kriege führen[1]) . . . Unsere während der Lusitania-Verhandlungen gegebene Zusicherung, Passagierschiffe, die weder fliehen noch Widerstand leisten, nicht ohne Warnung und Rettung der Menschenleben anzugreifen, steht unserem Vorgehen nicht entgegen, da diese Zusicherung sich keinesfalls auf Passagierschiffe bezog, die auch zu Angriffszwecken bewaffnet sind. Indessen ist es notwendig, daß sich Lusitaniafälle, auch wenn es sich um einen bewaffneten Liner handelt, nicht wiederholen. Ein neuer Lusitaniafall bewirkt unter allen Umständen den Bruch mit Amerika. Ein strikter Befehl, daß Liners nicht versenkt werden, auch wenn sie bewaffnet sind, ist deshalb bis zur Verständigung mit Amerika unbedingt erforderlich. Den tatsächlichen Erfolg des U-Bootskrieges wird ein solcher Befehl nicht entscheidend beeinträchtigen.

Der Vergeltungskrieg gegen feindliche Frachtschiffe im Seekriegsgebiete könnte mit der amerikanischen Regierung dann zu Weiterungen führen, wenn auf diesen Schiffen amerikanische Matrosen angeheuert oder amerikanische Güter verladen sind. Indes treten amerikanische Matrosen durch die Anheuerung auf einem feindlichen Frachtschiff in ein solches Abhängigkeitsverhältnis zum Flaggenstaate, daß sie an dem Geschicke des Schiffes wie feindliche Matrosen teilnehmen müssen; amerikanische Güter aber auf feindlichen Frachtschiffen können nach den Grundsätzen des Völkerrechts auch im Kreuzerkriege mit dem Schiffe zugleich versenkt werden, so daß die Umstände der Versenkung keinen Grund zur Beschwerde bieten. Übrigens haben wir der amerikanischen Regierung für das Seekriegsgebiet Zusicherungen nur hinsichtlich der Passagierschiffe gegeben, ohne daß sie die gleiche Zusicherung auch hinsichtlich der Frachtschiffe verlangt hätte; es ist daher unwahrscheinlich, daß sie nachträglich auf die Frachtschiffe zurückkommen sollte.

Gefährliche Verwickelungen mit Amerika werden dann entstehen, wenn unsere U-Boote bei der Zerstörung von Kauffahrteischiffen über die vorbezeichneten Grenzen dadurch hinausgehen, daß sie unbewaffnete Schiffe mit bewaffneten, Passagierdampfer mit Frachtdampfern, neutrale Schiffe mit feindlichen verwechseln und infolgedessen amerikanische Interessen verletzen. Einzelne wenige Fälle würden allerdings wohl durch Entschuldigung und Entschädigung beizulegen sein; häufigere Fälle dagegen würden zweifellos als absichtlich herbeigeführt angesehen werden und den Bruch zur sicheren Folge haben. Es erscheint daher, wenn dieser vermieden werden soll, unbedingt erforderlich, daß die den Unterseebooten erteilten Befehle den Ausschluß solcher Verwechslungen gewährleisten . . .

Zu der Führung eines nach diesen Regeln zu führenden U-Bootskrieges ist

---

[1]) Siehe S. 131/132.

hier sowohl Deutschland wie Österreich-Ungarn entgegenstehende Zusicherungen abgegeben haben.

Ein U-Bootskrieg innerhalb der vorstehend dargelegten Grenzen würde von Deutschland voraussichtlich ohne Bruch mit Amerika durchgeführt werden können, wenngleich nachstehende Bedenken nicht ausgeräumt sind.

A. Nach den letzten Erklärungen der amerikanischen Regierung erscheint es zweifelhaft, ob sie sich während des Krieges die deutsche Auffassung von dem kriegerischen Charakter der bewaffneten Kauffahrteischiffe zu eigen machen wird. Da indes der Staatssekretär Lansing offenbar die innere Berechtigung dieser Auffassung anerkennt, dürfte die Meinungsverschiedenheit kaum zum Kriege führen[1]) . . . Unsere während der Lusitania-Verhandlungen gegebene Zusicherung, Passagierschiffe, die weder fliehen noch Widerstand leisten, nicht ohne Warnung und Rettung der Menschenleben anzugreifen, steht unserem Vorgehen nicht entgegen, da diese Zusicherung sich keinesfalls auf Passagierschiffe bezog, die auch zu Angriffszwecken bewaffnet sind. Indessen ist es notwendig, daß sich Lusitaniafälle, auch wenn es sich um einen bewaffneten Liner handelt, nicht wiederholen. Ein neuer Lusitaniafall bewirkt unter allen Umständen den Bruch mit Amerika. Ein strikter Befehl, daß Liners nicht versenkt werden, auch wenn sie bewaffnet sind, ist deshalb bis zur Verständigung mit Amerika unbedingt erforderlich. Den tatsächlichen Erfolg des U-Bootskrieges wird ein solcher Befehl nicht entscheidend beeinträchtigen.

Der Vergeltungskrieg gegen feindliche Frachtschiffe im Seekriegsgebiete könnte mit der amerikanischen Regierung dann zu Weiterungen führen, wenn auf diesen Schiffen amerikanische Matrosen angeheuert oder amerikanische Güter verladen sind. Indes treten amerikanische Matrosen durch die Anheuerung auf einem feindlichen Frachtschiff in ein solches Abhängigkeitsverhältnis zum Flaggenstaate, daß sie an dem Geschicke des Schiffes wie feindliche Matrosen teilnehmen müssen; amerikanische Güter aber auf feindlichen Frachtschiffen können nach den Grundsätzen des Völkerrechts auch im Kreuzerkriege mit dem Schiffe zugleich versenkt werden, so daß die Umstände der Versenkung keinen Grund zur Beschwerde bieten. Übrigens haben wir der amerikanischen Regierung für das Seekriegsgebiet Zusicherungen nur hinsichtlich der Passagierschiffe gegeben, ohne daß sie die gleiche Zusicherung auch hinsichtlich der Frachtschiffe verlangt hätte; es ist daher unwahrscheinlich, daß sie nachträglich auf die Frachtschiffe zurückkommen sollte.

Gefährliche Verwickelungen mit Amerika werden dann entstehen, wenn unsere U-Boote bei der Zerstörung von Kauffahrteischiffen über die vorbezeichneten Grenzen dadurch hinausgehen, daß sie unbewaffnete Schiffe mit bewaffneten, Passagierdampfer mit Frachtdampfern, neutrale Schiffe mit feindlichen verwechseln und infolgedessen amerikanische Interessen verletzen. Einzelne wenige Fälle würden allerdings wohl durch Entschuldigung und Entschädigung beizulegen sein; häufigere Fälle dagegen würden zweifellos als absichtlich herbeigeführt angesehen werden und den Bruch zur sicheren Folge haben. Es erscheint daher, wenn dieser vermieden werden soll, unbedingt erforderlich, daß die den Unterseebooten erteilten Befehle den Ausschluß solcher Verwechslungen gewährleisten . . .

Zu der Führung eines nach diesen Regeln zu führenden U-Bootskrieges ist

---

[1]) Siehe S. 131/132.

keinerlei Ankündigung notwendig. Er kann sofort befohlen werden und wird zusammen mit den auf den Landkriegsschauplätzen erhofften Taten nachhaltigere und für uns glücklichere Wirkungen haben als ein U-Bootskrieg, der den Bruch mit der noch neutralen Welt zur Folge hat und uns damit aller Wahrscheinlichkeit nach nicht dem Siege, sondern dem Untergange entgegenführt . . ."

Diese Denkschrift wurde dem Kaiser vom Reichskanzler am 2. 3. im Hauptquartier zu Charleville überreicht, und am 4. 3. versammelten sich dort die beteiligten führenden Persönlichkeiten bei dem Obersten Kriegsherrn zu gemeinsamem Vortrag.

Zwei Monate ausgiebigster Erörterungen und reiflichen Erwägens standen vor ihrem Abschluß. An sachlicher Vorbereitung dieses Tages hat es nicht gefehlt.

Nochmals erhielten nun in entscheidender Stunde die Vertreter der Land- und Seekriegführung und der leitende Staatsmann vor dem Kaiser das Wort. Wiederholend und zusammenfassend entwickelten sie ihre Ansichten über die Kriegslage und vertraten unverändert ihre Vorschläge, so wie sie aus den vorangegangenen Verhandlungen bekannt sind. Etwas grundsätzlich Neues kam nicht zur Sprache. Der alte Gegensatz, Politik gegen Heer und Marine, blieb bestehen. Für den einen oder den anderen Weg war durch Machtspruch zu entscheiden.

Nach der Niederschrift des Chefs des Admiralstabes sprach der Kaiser seine Gedanken in folgendem Sinne aus:

Als Staatsoberhaupt müsse er den Bruch mit Amerika und den Übergang weiterer Neutraler zu den Gegnern sehr ernst bewerten. Es ginge in der Tat um Krone und Reich. Andererseits zwingen die gleichen Interessen den Obersten Kriegsherrn dazu, die militärische Entscheidung innerhalb eines Zeitraums herbeizuführen, der die eigene Widerstandskraft und die der Bundesgenossen nach menschlichem Ermessen noch verbürgt.

Übereinstimmung herrscht in der Auffassung, daß ein Kriegsende bis zum nächsten Winter angestrebt werden muß. Eine wirkungsvolle Verwendung der U-Bootswaffe beansprucht 6—8 Monate. Somit wird aus militärischen Gründen die Aufnahme des allein vollen Erfolg verbürgenden unbeschränkten U-Bootskrieges gegen England vom 1. 4. an unerläßlich. Bis dahin soll der Reichskanzler alle politisch-diplomatischen Hilfsmittel in Bewegung setzen, um Amerika vollen Einblick in Deutschlands Lage zu gewähren, mit dem Ziel, der deutschen Kriegführung freie Hand zu schaffen. Bis dahin wird der U-Bootskrieg so wirksam wie möglich gegen England fortgeführt.

Der einmütig von der Führung der Wehrmacht verlangte sofortige Beginn des uneingeschränkten U-Bootskrieges war somit vom Kaiser nicht gebilligt worden.

Das Gewicht der vom Kanzler verfochtenen sachlichen Gründe hatte gewiß für die Entschließung in erster Linie den Ausschlag gegeben. Die vorliegenden Aufzeichnungen über den Verlauf der Beratung am 4. 3. lassen jedoch auch erkennen, daß die entschiedene Art, wie der Reichskanzler an diesem Tage seine Überzeugung vertrat, unter vollem Einsatz seiner Person und seines Amtes, die stärkere gewesen ist und daß sie zudem in gewisser Weise durch die militärischen Vertreter selbst gestützt wurde. Sowohl Admiral v. Holtzendorff wie General v. Falkenhayn, besonders ersterer, erkannten an, daß der Eintritt Amerikas in den Krieg nicht leicht zu nehmen und daß es Aufgabe der Politik sei, die Gefahr nach Möglichkeit abzuwenden. Dieser Hinweis scheint dem Kaiser im Augenblicke die Hilfe gegeben zu haben, die endgültige Entscheidung aufzuschieben.

Der Reichskanzler betonte, „daß wir, soweit man voraussehen könne, in vier Wochen genau auf demselben Standpunkt stehen würden, wie heute, d. h. vor der Frage, ob wir gegen den U-Bootskrieg den Bruch mit Amerika in Kauf nehmen wollten". Aber er erklärte sich bereit, „in Amerika und den anderen neutralen Staaten das Terrain zu klären".

Zweifel bestanden nach beendetem Vortrag unter den Teilnehmern zunächst darüber, wie nach den Worten des Kaisers Anfang April mit dem U-Bootskrieg zu verfahren sein würde. Doch es ergab sich Einigkeit der Auffassung, daß sich der Kaiser die Entscheidung für später vorbehalten habe, daß also in einem Monat erneut an ihn herangetreten werden müsse.

Dem Kaiserlichen Auftrag gemäß wurde von der deutschen Regierung sogleich ein diplomatischer Schritt in Washington unternommen, ein Versuch, dem künftigen U-Bootskrieg den Weg zu ebnen[1]). Ein politischer Nutzen konnte daraus schon deswegen nicht erwachsen, weil alsbald ein Vorgang im Kriegsgebiet, der Angriff eines Flandern-U-Boots auf den Passagierdampfer „Sussex", eine unerwartete Wendung herbeiführte. In Verbindung mit dem „Sussex"-Fall wird dann die Entwicklung der deutschen Beziehungen zu den Vereinigten Staaten zusammenhängend behandelt werden.

Für die Tätigkeit der U-Boote in den Gewässern um England blieben die letzten Auseinandersetzungen nicht ganz ohne Folgen. Der Reichs-

[1]) Siehe S. 135/137.

kanzler hatte in seiner Denkschrift vom 29. 2. das Maß von Handlungsfreiheit bezeichnet, das den U-Booten in der Ausübung des Handelskrieges ohne politische Bedenken und ohne neue Ankündigung vor der Welt zugestanden werden könnte; dazu gehörte das warnungslose Versenken feindlicher Frachtschiffe, auch unbewaffneter, im Kriegsgebiet. Daraufhin ersetzte der Chef des Admiralstabes alle bis dahin für die U-Boote der Flotte und des Marinekorps gültigen Anweisungen durch folgenden Befehl vom 13. 3.:

„1. Feindliche Handelsschiffe, die im Kriegsgebiet angetroffen werden, sind ohne weiteres zu vernichten.

2. Feindliche Handelsschiffe, die außerhalb des Kriegsgebiets angetroffen werden, dürfen nur dann ohne weiteres vernichtet werden, wenn sie bewaffnet sind.

3. Feindliche Passagierdampfer dürfen weder im Kriegsgebiet noch außerhalb desselben unter Wasser angegriffen werden, gleichgültig, ob sie bewaffnet sind oder nicht.

4. Der Befehl vom 21. 11. 15 an das Marinekorps, betreffend das Vorgehen gegen Schiffe, welche die französischen Häfen zwischen Le Havre und Dünkirchen anlaufen, bleibt gültig."

Mit diesem Befehl erreichte die Bewegung, die am 30. 12. 15 in die Leitung des U-Bootskrieges gekommen war, ihren Abschluß.

Noch ein Ereignis, ein weithin sichtbares, ist in Verbindung mit dem Meinungsstreit um die Wiederaufnahme des uneingeschränkten U-Bootskrieges Anfang 1916 zu verzeichnen,

der Abschied des Großadmirals v. Tirpitz.

Wie es dazu kam, ist ausführlich in dem die Nordseekriegsereignisse behandelnden Teil des Marinearchivwerkes und in den Erinnerungen des Staatssekretärs enthalten[1]).

Die treibende Kraft, welche die Stellung des Großadmirals schließlich unhaltbar machte, war sein tiefer innerer Gegensatz gegen die Persönlichkeit des Reichskanzlers v. Bethmann Hollweg und dessen Grundeinstellung zu den letzten Fragen der Seekriegführung, ein Gegensatz, der in der Hochspannung jener Märztage zur Entladung drängte. Die Form, wie der Kanzler in der Erregung den Staatssekretär bezichtigte, an dem unerwünschten Pressefeldzug betreffend den U-Bootskrieg gegen die Reichs-

[1]) Marine-Archiv, Nordsee, Band 5, S. 32/34. v. Tirpitz, „Erinnerungen", S. 365/366, und „Politische Dokumente", S. 485/522.

leitung beteiligt gewesen zu sein, und den Bundesrat mit Angaben über die Vermehrung des U-Bootsmaterials irregeführt zu haben, sowie die Art, wie der Kanzler den Kaiser gegen den Großadmiral einzunehmen wußte, hatte für diesen etwas Kränkendes[1]). Aber nicht die persönlichen Vorwürfe, die entkräftet worden sind, gaben den Ausschlag, sondern die bewußt geübte Ausschaltung des Staatssekretärs bei allen Beratungen der schwebenden wichtigen Seekriegsfragen. Zu keinem der Immediatvorträge, vom 24. 1., 18. 2. und 4. 3., war er hinzugezogen worden, obwohl ihm zur Milderung des letzten schweren Konflikts, am 19. 9. 15, durch Kaiserliches Schreiben förmlich zugesichert war, „daß es durchaus in der Absicht des Kaisers liege, die Ansichten des Großadmirals über alle wichtigen marinepolitischen Fragen einzuholen"[2]). Den Willen der Gegenseite, zumal den Willen des Kaisers, über ihn hinwegzugehen, konnte der Staatssekretär schwerlich übersehen.

Zweifellos: Die Anwesenheit v. Tirpitz' hätte dem Kaiser die Entscheidung am 4. 3. weniger leicht gemacht, als Admiral v. Holtzendorff es getan zu haben scheint. Die bestehende Kluft der Anschauungen wäre grell beleuchtet worden. Der Zwang, nicht zu Augenblickslösungen die Zuflucht zu nehmen, würde durch die Unbeugsamkeit des Staatssekretärs drückend fühlbar gewesen sein. Ihn nicht beteiligen, hieß fast schon von vornherein, gegen ihn entscheiden.

Die Verantwortung dafür, daß auch jetzt wieder, nach zwölf Monaten U-Bootskrieg, kein zielklarer Kurs gewählt wurde, war Großadmiral v. Tirpitz nicht gewillt zu teilen. In diesem Bewußtsein bat er am 12. 3. 16 zum dritten und letzten Mal während des Krieges um seine Entlassung.

---

[1]) Vgl. auch hierzu bezüglich der Einzelheiten: v. Tirpitz, „Politische Dokumente".
[2]) Band 2, S. 282.

8. Die U-Boote der Hochseeflotte und die UB-Boote des Marinekorps im Handelskrieg um England Ende Februar bis Anfang Mai 1916.

Die Torpedierung des französischen Passagierdampfers „Sussex“ am 24. März 1916.

Die U-Boote der Hochseeflotte.

Karte VIII.

Auf Grund der Befehle der Hochseeflotte vom 23. 2. und des Admiralstabs vom 14. 3. 16 fanden die nachstehenden Unternehmungen der Flotten-U-Boote nach der Westseite von England statt. Das Haupttätigkeitsgebiet war die Gegend südlich Irland, Südeingang der Irischen See und Westausgang des Englischen Kanals. Alle 15 Fahrten, die von den Nordseestützpunkten aus angetreten wurden, gingen auf Hin- und Rückweg durch die Nordsee und um die Shetland- oder Orkney-Inseln, keine durch die Dover-Straße und den Englischen Kanal.

Von den besonderen Ausführungsbestimmungen, die der Führer der U-Boote an die ihm unterstellten Boote am 24. 2. 16 ausgegeben hat, sind folgende zu nennen:

„Jede Überwasserannäherung an Handelsschiffe zur Untersuchung, Prüfung der Papiere usw. soll grundsätzlich unterbleiben. Das Normale ist der ungesehene ↓-Torpedoangriff. Daneben bleibt das Anhalten des Schiffes aus sicherer Entfernung mit der Kanone anheimgestellt . . . Entschließt sich der Kommandant aus besonderen Gründen zur Annäherung über Wasser, so ist größte Vorsicht geboten . . .

Da die jetzige Kriegführung hauptsächlich auf Torpedoverwendung beruht, muß von der früheren Anordnung abgesehen werden, daß die Boote für den Rückweg zwei Torpedos gegen Kriegsschiffe bzw. zum eigenen Schutz zurückbehalten sollten . . .

Nur Schiffe angreifen, die offenbar mit normaler Fahrt einen normalen Kurs verfolgen; anderenfalls ist »U-Bootsfalle« wahrscheinlich . . . Da inzwischen festgestellt ist, daß die vorjährigen Bootsverluste alle auf Überwasserannäherung an Dampfer mit versteckten Geschützen oder an Schiffe, die mit feindlichen U-Booten zusammenarbeiten, zurückzuführen sind, darf gehofft werden, daß bei dem jetzigen Befehl keine solchen Verluste eintreten werden.“

„U 32", Kaptlt. Frhr. v. Spiegel, 26. 2.—17. 3. 16.

4. 3. südlich Irland englischen D. „Teutonia", 4824 T, und 5. 3. am Westausgang des Kanals englischen D. „Rothesay", 2007 T, durch Warnungsschuß angehalten und mit Torpedofangschuß versenkt (VIII. 5 und 6).

6. und 7. 3. die französischen Segler „Trois Frères", 106 T, und „Ville du Havre", 3109 T, angehalten und versenkt (7 und 8).

Sonst: vier neutrale Segler angehalten, Papiere geprüft, in Ordnung befunden; ferner zwei Passagierdampfer vorbeigelassen, bewaffnete Frachtdampfer nicht angetroffen. Unternehmung durch stürmisches Wetter stark beeinträchtigt.

„U 22", Kaptlt. Hoppe, 29. 2.—14. 3. 16.

Die Unternehmung verlief ohne Ergebnis, da sie vorzeitig abgebrochen werden mußte. Infolge der Beanspruchung in hohem Seegang brach die Achse der vorderen Tiefenruder, so daß das Boot unter Wasser nicht mehr sicher gehandhabt werden konnte.

„U 43", Kaptlt. Jürst, 9. 3.—1. 4. 16.

15. 3. vor dem Nord-Kanal der Irischen See Torpedofehlschuß auf englischen Kleinen Kreuzer. 16. und 17. 3. vor dem Nord-Kanal keinen Verkehr beobachtet.

21. 3. Westküste Irlands. Englischen D. „Aranmore", 1050 T, der erst nach einigen Granattreffern stoppt, angehalten und durch Torpedoschuß versenkt (15).

24. 3. Wieder vor dem Nord-Kanal, Unterwasserangriff ohne Warnung auf Dampfer ohne Flagge, Torpedofehlschuß. Danach aufgetaucht und Dampfer durch Warnungsschuß angehalten. Englischer D. „Englishman", 5257 T, durch Torpedo und Granaten versenkt (16).

Wegen Maschinenstörung vorzeitiger Rückmarsch.

Der Verlust von „U 68", Kaptlt. Güntzel, am 22. 3. 16.

17. 8. 15 in Dienst gestellt, 28. 11. zur IV. U-Halbflottille in Emden getreten.

16. 3. 16 zur ersten Handelskriegsunternehmung nach der englischen Westküste aus der Ems ausgelaufen.

22. 3. westlich Irland auf dem Hinwege in das Tätigkeitsgebiet von dem englischen Q-Schiff „Farnborough" vernichtet. Keine Überlebenden.

Ein Auszug aus dem amtlichen englischen Bericht über den Vorgang besagt:

Das Q-Schiff „Q 5", genannt „Farnborough" (früherer D. „Loderer"), 3207 T, bewaffnet mit fünf Zwölfpfündern (Kaliber 7,6 cm), zwei Sechspfündern (5,7 cm) und einem Maschinengewehr, unter dem Kommando des Lieutenant-Commander Gordon Campbell, stand am 22. 3. 16 um 6.40 Vm. westlich Irland in 51° 54′ N, 10° 53′ W mit Kurs N 27° W, als in etwa 5 sm Entfernung an Backbord ein U-Boot gesichtet wurde, das dann tauchte. „Farnborough" behielt Kurs und Fahrt bei. Nach ungefähr 20 Minuten wurde ein Torpedo auf das Schiff geschossen, der dicht vorn vorbeiging. Das Q-Schiff hielt weiter durch, und binnen weniger Minuten kam das U-Boot etwa 1000 Yards (914 m) recht achteraus an die Oberfläche. Von Backbord her schoß das U-Boot alsdann einen Kanonenschuß vor den Bug des Dampfers. Dieser stoppte, blies Dampf ab und täuschte überstürztes Verlassen des Schiffes vor. Das U-Boot kam auf etwa 800 Yards (731 m) heran und feuerte einen Schuß, der kurz lag. Als Antwort setzte die „Farnborough" die Kriegsflagge und eröffnete das Feuer mit 21 Schuß aus drei Zwölfpfündern und einigen 200 Schuß aus dem Maschinengewehr und Gewehren. Mehrere Treffer wurden erzielt, und das U-Boot ging langsam unter Wasser. Mit voller Fahrt dampfte das Q-Schiff an die Tauchstelle und warf eine Wasserbombe, worauf das U-Boot ganz nahe mit dem Vorschiff bis zum Turm schräg aus dem Wasser kam, mit einer starken Beschädigung am Bug. Fünf Granaten wurden noch in seinen Turm geschossen; dann versank das U-Boot.

„U 70", Kaptlt. Wünsche, 10. 3.—4. 4. 16.

22. 9. 15 in Dienst gestellt. 9. 2. 16 zur IV. U-Halbflottille getreten.

10. 3. zur ersten Unternehmung von Wilhelmshaven ausgelaufen.

16. 3. südlich Irland englische Brigg „Willie", 185 T, angehalten, mit Granaten versenkt (9). Am Abend des 16. 3. ↑-Torpedofehlschuß auf Dampfer ohne Abzeichen; danach das Schiff durch Warnungsschüsse zum Stoppen gebracht und nach Aussteigen der Besatzung zu versenken gesucht. Englischer D. „Berwindvale", 5242 T, ist trotz eines Torpedotreffers eingebracht worden, da ein herankommender Zerstörer das U-Boot an endgültigem Versenken des Dampfers hinderte.

Vor dem St. Georgs-Kanal und in Gegend der Scilly-Inseln wurden ferner angehalten und nach dem Ausbooten der Besatzung durch Torpedofangschüsse oder Geschützfeuer versenkt:

17. 3. norwegische Bark „Lindfjeld“[1]), 2276 T, Ladung ausweislich der Papiere Weizen nach England (10). Besatzung am 21. 3. an einen anderen norwegischen Segler abgegeben; einen wehrfähigen Deutschen auf Wunsch an Bord des U-Boots behalten;

22. 3. französische Bark „Bougainville“, 2247 T (11);

24. 3. englischer D. „Fenay Bridge“, 3838 T (12);

28. 3. bewaffneter englischer D. „Eagle Point“, 5222 T (14);

2. 4. auf Rückmarsch in der Nordsee norwegischer D. „Arena“, 1019 T, mit Holzladung nach England (31)[2]).

Ferner: Auf zwei feindliche Dampfer je ein ↓-Torpedofehlschuß. Auf einen unbekannten Dampfer am 24. 3. abends bei Dunkelheit ↑-Torpedotreffer, Sinken nicht beobachtet, Näheres nicht aufgeklärt. 25. 3. von der norwegischen Bark „Gunn“, 483 T, Teil der Ladung, Holz nach England, über Bord werfen lassen. Am gleichen Tage englischen D. „Duendes“, 4602 T, der zu entkommen suchte, durch Geschützfeuer schwer beschädigt, aber Verfolgung wegen einbrechender Dunkelheit und Seegangs aufgegeben. 28. 3. amerikanischen D. „Healdton“, 4489 T, angehalten, Prüfung der Papiere durch englischen Zerstörer unterbrochen.

Im ganzen sechs neutrale Dampfer im Sinne des erteilten Befehls nicht angehalten.

„U 28“, Kaptlt. Frhr. v. Forstner, 18. 3.—11. 4. 16.

22. 3. Westlich der Orkneys norwegische Bark „Pestalozzi“, 1068 T, angehalten, Ladung Zement von Schweden nach Südamerika. Der Segler hat jedoch auffallend Kurs nach England, und bei näherer Untersuchung stellt sich heraus, daß ein Prisenkommando des englischen Blockadekreuzers „Patuca“ an Bord ist, das den Segler nach englischem Hafen einbringen soll. Der englische Offizier und ein Unteroffizier samt Waffen werden vom U-Boot mitgenommen; der Norweger erhält Weisung, den Kurs nach seinem Bestimmungsort wieder aufzunehmen.

24. 3. Westlich Irland Dampfer ohne Flagge anzuhalten gesucht; er setzt englische Flagge und eröffnet Feuer. „U 28“ vermeidet das Gefecht durch Tauchen.

---

[1]) Versenkung durch Prisengericht bestätigt.

[2]) Ein Teil der Ladung wurde ersetzt.

Westlich Ouessant auf dem von Südamerika nach den Scillies führenden Dampferweg werden an den folgenden Tagen nach vorherigem Anhalten versenkt:

26. 3. norwegischer D. „Norne", 1224 T, mit Grubenholz nach England (23)[1]); einem herankommenden Dänen die Besatzung des Norwegers übergeben;

28. 3. englischer D. „Rio Tiete", 7464 T, 30. 3. französischer Schoner „St. Hubert", 232 T (25 und 26), 31. 3. spanischer D. „Vigo", 3252 T, mit Grubenholz nach England (28)[1]);

1. 4. englische Bark „Bengairn", 2127 T (30).

Ohne Warnung wurden angegriffen:

25. 3. Torpedofehlschuß auf unbekannten Dampfer.

27. und 30. 3. je ein Torpedotreffer gegen größere Dampfer ohne Flagge und Abzeichen, die für Engländer gehalten wurden und auf denen der U-Bootskommandant ein Heckgeschütz erkannt zu haben glaubte. Das Sinken wurde als sicher angenommen; die Fälle sind jedoch nicht aufgeklärt.

Zwei Passagierdampfer kamen in Sicht; befehlsgemäß nicht angegriffen.

„U 44", Kaptlt. Wagenführ, 19. 3.—17. 4. 16.

Südlich Irland und vor dem Westausgang des Englischen Kanals wurden durch Granaten, Sprengpatronen oder Torpedoschuß folgende Schiffe versenkt, nachdem sie vom U-Boot über Wasser angehalten worden waren:

25. 3. russischer Schoner „Ottomar", 327 T (17) — Besatzung von zehn Mann an Bord genommen und am 28. 3. an Fischerfahrzeug abgegeben;

30. 3. norwegische Bark „Bell"[1]), 3765 T (19), Papiere geprüft, Ladung Weizen von Amerika nach England;

31. 3. norwegischer D. „Hans Gude", 1111 T (20)[1]); Ladung ausweislich der Papiere Kohlen von England nach Frankreich; Schiffsboote nach Land geschleppt. Am gleichen Tage bewaffneten englischen D. „Goldmouth", 7446 T, der nach Signal des U-Boots abgedreht hatte, nach längerem Feuergefecht durch mehrere Treffer zum Stoppen gezwungen und versenkt; Kapitän des Dampfers als Gefangenen an Bord des U-Boots genommen (21);

[1]) Versenkung durch Prisengericht bestätigt.

1. 4. englischer D. „Ashburton", 4445 T, der ebenfalls erst durch mehrere Granattreffer zum Stoppen veranlaßt werden konnte (29).

Durch ↓-Torpedoschuß ohne Warnung wurden ferner angegriffen:

27. 3. englischer D. „Manchester Engineer", 4302 T, durch Treffer versenkt (18).

31. 3. Torpedotreffer gegen englischen D. „Achilles", 7043 T. Sinken des verlassenen Schiffs dann durch zweiten Torpedo sichergestellt (22).

Sonstige Ereignisse:

29. 3. vor dem St. Georgs-Kanal Torpedotreffer gegen englisches Kanonenboot „Begonia", 1200 t, das später nach Queenstown eingeschleppt wurde.

1. 4. norwegischen D. „Edvard Grieg", 989 T, angehalten. Ladung Kohlen von England nach Frankreich; Schiff trotz Konterbande entlassen wegen größerer Entfernung von Land und aufkommenden Seegangs. Am gleichen Tage französische Schonerbark „Nominoe", 327 T, angehalten und entlassen, da Schiff auf Ausreise nach Amerika war und die Ladung daher keinen Kriegswert darstellte.

Während der ganzen Unternehmung wurden die nachrichtlichen Mitteilungen der Funkstationen Norddeich, Nauen und Brügge fast einwandfrei abgehört. Wechselseitige Verbindung mit Kreuzer „Arcona" auf der Ems bis zu 600 sm.

„U 66", Kaptlt. v. Bothmer, 29. 3.—18. 4. 16.

23. 7. 15 in Dienst gestellt.

15. 1. 16 nach kurzer Verwendung bei den Ostseestreitkräften zur IV. U-Halbflottille getreten.

29. 3. zur ersten Fahrt im Handelskrieg von Emden in See gegangen.

Der Kommandant macht mehr als andere, aber in Einklang mit dem Befehl, vom warnungslosen Torpedoangriff Gebrauch; Tätigkeit südlich Irland bis zur Höhe von Ouessant.

5. 4. englischen D. „Zent", 3890 T, bei Dunkelheit durch ↑-Torpedoschuß versenkt (32).

7. 4. ↓-Torpedotreffer auf unbekannten Dampfer, der für Engländer gehalten wird. Nicht aufgeklärt.

8. 4. spanischen D. „Santanderino", 3346 T, ohne erkennbare Abzeichen, daher für feindlich gehalten, durch ↓-Torpedoschuß versenkt (35). Danach ↓-Torpedofehlschuß auf französische Bewachungsjacht.

9. 4. ↓-Torpedofehlschuß auf Dampfer ohne Flagge, dann aufgetaucht,

das Schiff mit Geschütz angehalten und nach dem Verlassen mit Granaten versenkt. Englischer D. „Eastern City", 4341 T (37).

10. 4. italienischen D. „Unione", 2367 T, ohne Abzeichen, durch ↓-Torpedoschuß versenkt (40).

Nach vorangegangenem Anhalten und Aussteigen der Besatzungen vernichtet:

6. und 7. 4. die französischen Segler „Binicaise", 151 T, und „Ste Marie", 397 T (33 und 34);

9. 4. norwegischen D. „Sjölist", 997 T, der nach einem Fluchtversuch so eilig verlassen wurde, daß das Feststellen der Ladung nicht möglich war, und englischen D. „Glenalmond", 2888 T (36 und 38);

10. 4. bewaffneten, im Dienst der englischen Marine fahrenden Kohlendampfer „Margam Abbey", 4471 T; erst nach kurzem Feuergefecht durch Granattreffer zum Stoppen gezwungen (39).

Ferner auf dem Rückmarsch in Nähe der Shetland-Inseln Torpedofehlschuß mit letztem Torpedo auf englischen Panzerkreuzer.

„U 22", Kapitl. Hoppe, 1.—20. 4. 16.

6. 4. vor dem Nord-Kanal der Irischen See ↓-Torpedotreffer gegen englischen D. „Vennacher", 4700 T, der jedoch nicht gesunken ist.

8. 4. englischen D. „Adamton", 2304 T, angehalten, mit Granaten versenkt (VIII. 41). Sonst vor dem Nordausgang der Irischen See vom 7.—9. 4. wenig Verkehr, fast nur Neutrale.

13. 4. südlich Irland englischen D. „Chic", 3037 T, angehalten, durch Torpedofangschuß versenkt (42).

Sonst kein Ergebnis.

„U 69", Kapitl. Wilhelms, 4.—27. 4. 16.

Erste Handelskriegsunternehmung des Boots, das am 4. 9. 15 in Dienst gestellt worden und am 4. 3. 16 zur IV. U-Halbflottille getreten war.

4. 4. aus der Ems ausgelaufen.

7. 4. abends bei Dunkelheit westlich der Shetlands ↑-Angriff auf großen abgeblendeten Dampfer, anscheinend Hilfskreuzer. Torpedofehlschuß. Nach dem Schuß getaucht. Als bald zu neuem Angriff ausgeblasen wird, erhält das U-Boot Feuer und muß auf Tiefe gehen.

11. 4. in Höhe Nordspitze Irlands englischen Schlachtkreuzer in Sicht. Der versuchte ↓-Angriff wird durch die schwere See bei Windstärke 10 un-

möglich gemacht. Der Weitermarsch westlich Irland wird durch stürmischen Westwind aufgehalten.

14. 4. Bei hohem Seegang Südspitze Irland erreicht, daher am 15. 4. in den etwas geschützten St. Georgs-Kanal vorgestoßen. Dort und vor dem Westeingang des Englischen Kanals werden vom über Wasser tätigen Boot angehalten und versenkt:

15. 4. englischer D. „Fairport", 3838 T, der zunächst unter Setzen der englischen Flagge zu entkommen suchte und unter Feuer genommen werden mußte, sowie russische Bark „Schwanden", 844 T (45 und 46);

16. englischer D. „Harrovian", 4309 T, nach Fluchtversuch, ferner norwegischer Segler „Glendoon", 1918 T[1]), mit Salpeter von Chile nach Frankreich, und norwegischer D. „Papelera", 1591 T[2]), mit Zellulose, Schwefel und Maschinen nach Frankreich, nach Prüfen der Papiere (47, 48 und 49);

17. 4. französischer Segler „Ernest Reyer", 2708 T (50),

18. 4. englische Bark „Ravenhill", 1826 T (51).

20. 4. südlich Irland ↓-Torpedofehlschuß auf Dampfer ohne Abzeichen, der die Torpedobahn bemerkt, die englische Flagge setzt und zu entkommen sucht. Englischer D. „Cairngowan", 4017 T. „U 69" taucht auf, hält das Schiff durch Warnungsschuß an und versenkt es mit Granaten (52). Ein feindlicher U-Bootsjäger eilt herbei und wirft an der Tauchstelle des U-Boots eine Wasserbombe, die schwere Erschütterung hervorruft, aber keinen Schaden verursacht.

Kaptlt. Wilhelms hebt die Leistung des Obermatrosen Rensch hervor, dem es als Geschützführer gelang, den Dampfer schnell genug zum Sinken zu bringen, ehe der U-Bootsjäger heran war.

Die Unternehmung von „U 69" war durch das Wetter außerordentlich beeinträchtigt. Der Marsch von den Shetlands bis südlich Irland nahm allein neun Tage in Anspruch. Im Tätigkeitsgebiet selbst waren im ganzen nur für etwa 30 Stunden Wind und See vorübergehend so weit abgeschwächt, daß Tiefensteuerung für ↓-Angriff und Bedienen des Geschützes möglich waren. Mehrfach mußten Dampfer durchgelassen werden, da Angriff und Verfolgung ausgeschlossen.

In Anbetracht dieser Erschwerung ist das Versenkungsergebnis des U-Boots besonders hoch zu veranschlagen.

---

[1]) Schiff und Ladung wurden ersetzt.

[2]) Das Schiff und der größte Teil der Ladung wurden ersetzt.

„U 67", Kaptlt. Nieland, 7.—30. 4. 16.

4. 8. 15 in Dienst gestellt, 22. 10. 15 bei der IV. U-Halbflottille in Emden eingetroffen.

7. 4. 16 aus der Ems zur ersten Handelskriegsunternehmung ausgelaufen. An Bord befindet sich der Führer der U-Boote, Fregattenkapitän Bauer, der durch Teilnahme an einer Fahrt die Verhältnisse im Kriegsgebiet durch Augenschein kennenzulernen beabsichtigt.

Während des Ausmarsches am 10. 4. erleidet das Gestänge der vorderen Tiefenruder durch Beanspruchung im Seegang einen Bruch, so daß die Tauchfähigkeit des Boots beschränkt wird. Es wird beschlossen, die Unternehmung deswegen nicht abzubrechen, aber außerhalb der feindlichen Bewachung in größerem Abstand von der englischen Küste zu bleiben, um möglichst nicht durch Überraschungen zu plötzlichen Tauchmanövern gezwungen zu werden.

15. 4. an der Südspitze von Irland angelangt. Abends kommen zwei Dampfer in Sicht. Der eine führt holländische Flagge und Abzeichen, der andere die schwedische Flagge, aber keine sonstigen Abzeichen. Beide werden gleichzeitig durch Signal aufgefordert, zu stoppen und Papiere zu schicken. „U 67" hält sich in etwa 3000 m Abstand vor dem Schweden. Als dieser auf das Signal nichts veranlaßt, wird ihm vom U-Boot ein Schuß vor den Bug geschossen. Der U-Bootskommandant berichtet dann weiter:

„In demselben Augenblick eröffnet der Dampfer aus einer breitseits beim Schornstein aufgestellten Kanone (7 bis 10 cm) Feuer auf das U-Boot. Schüsse liegen zuerst sehr kurz, schnelle Schußfolge. — Schnelltauchen. Der letzte beobachtete Schuß liegt ungefähr 100 m kurz hinter dem Boot. Als »U 67« auf 20 m ist, erfolgt eine heftige Detonation, auf 25 m eine weitere. Vermutlich Wasserbombe . . . Der Dampfer hat, während er feuerte, die schwedische Flagge geführt und diese, solange er beobachtet wurde, nicht niedergeholt."

Als das Boot später wieder auftauchte, stellte sich heraus, daß ein Tauchtank durch einen Granattreffer in der Wasserlinie aufgerissen, daß das Boot aber sonst unbeschädigt war.

Die U-Boots-Falle, mit der „U 67" zusammengeraten war, ist das bereits bekannte englische Q-Schiff „Farnborough" gewesen, dasselbe, welches etwa drei Wochen vorher „U 68" vernichtet hatte. —

Am 16. 4. hielt „U 67" südlich Irland das englische Vollschiff „Cardonia", 2169 T (frühere deutsche „Orlanda") an und versenkte es nach dem Verlassen (53). Dann Marsch in Richtung der Scillies.

17./18. 4. schlechtes Wetter, zeitweise Nebel.

19. 4. einen mit Heckgeschütz bewaffneten Dampfer ohne Flagge durch Signal und Warnungsschuß zum Stoppen aufgefordert, und als er nicht Folge leistet, auf 4000 m beschossen. Darauf Hochgehen der englischen Handelsflagge und Eröffnung des Feuers seitens des Dampfers. „U 67" läßt sich auf ein Feuergefecht nicht ein und geht unter Wasser.

20. 4. in Höhe von Brest englischen D. „Whitgift", 4397 T, durch ↓-Torpedoschuß ohne Warnung versenkt (54).

22. 4. vor dem Südeingang zur Irischen See französische Bark „Chanaral", 2422 T, angehalten und versenkt (55).

23. 4. Rückmarsch.

Die Unternehmung hat unter denselben Schlechtwettertagen zu leiden gehabt wie „U 69".

„U 19", Oblt. z. S. Raimund Weisbach, 15. 4.—1. 5. 16.

Am Tage des Auslaufens, 15. 4., schifften sich in Helgoland die Iren Sir Roger Casement, Mr. Monteith und Mr. Beverly an Bord des U-Boots ein, um in Irland an vereinbarter Stelle an Land gesetzt zu werden, zur Förderung der irischen Aufstandsbewegung.

21. 4. morgens die drei Iren an der irischen Westküste in der Ballyheige-Bucht ohne Zwischenfall ausgeschifft, dann abgelaufen zum Handelskrieg.

21. 4. Nm. in Höhe Südspitze Irland englischen D. „Feliciana", 4283 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt (56), die folgenden Schiffe nach Anhalten vom U-Boot über Wasser:

22. 4. italienischen D. „J. Agost Foherzeg", 2680 T, und englischen D. „Roß", 2666 T (57 und 58),

23. 4. die englischen D. „Parisiana", 4763 T, und „Ribston", 3048 T (59 und 60),

25. 4. auf dem Rückmarsch norwegische Bark „Carmanian", 1840 T[1]), mit Weizen von Südamerika nach Irland ausweislich der Papiere (61).

Ferner am 22. 4. norwegischen D. „King Kong" und am 23. 4. einen spanischen Segler angehalten; von beiden einen Teil der Ladung, Konterbande, über Bord werfen lassen.

---

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

„U 45", Kaptlt. Sittenfeld, 20. 4—10. 5. 16.

9. 10. 15 in Dienst gestellt, 11. 3. 16 zur III. U-Halbflottille getreten.

20. 4. zur ersten Unternehmung aus der Ems ausgelaufen.

Nach vorherigem Anhalten versenkt:

27. 4. südwestlich Irland englischen D. „Industry", 4044 T (63). — Während des Anhaltens dieses Schiffes fiel der Matrose Liesecke von „U 45" über Bord und ertrank. Alle Rettungsversuche blieben erfolglos.

1. 5. südlich Ouessant englischen Schoner „Maud", 120 T (69),

2. 5. französische Bark „Le Pilier", 2426 T (70).

Ferner: 30. 4. abends warnungsloser ↓-Angriff auf Dampfer, der für feindlich gehalten wurde. Torpedotreffer. Sinken wegen hereinbrechender Dunkelheit nicht beobachtet. Der Fall ist nicht aufgeklärt.

29. 4. und 1. 5. zwei bewaffnete englische Dampfer, an die zum ↓-Torpedoschuß nicht heranzukommen war, vergeblich anzuhalten gesucht; der eine entkommt durch hohe Geschwindigkeit, der andere durch sein wirksames Geschützfeuer.

Sonst: fünf neutrale Dampfer vorbeigelassen, dem Befehl entsprechend.

„U 20", Kaptlt. Schwieger, 24. 4.—14. 5. 16.

Der Kommandant begibt sich mit dem Boot in das Seegebiet vor der französischen Westküste und trifft am 1. 5. dort ein.

1. 5. französischen Schoner „Bernadette", 486 T, angehalten und versenkt (75).

2. 5. kurzes Gefecht mit feindlichem Dampfer, der nach Warnungsschuß des U-Boots Feuer eröffnet. Da bei der Dünung keine Wirkung zu erzielen ist, stellt „U 20" das Schießen ein, läuft, in der Morgendämmerung unbemerkt, in vorliche Stellung und greift unter Wasser an. ↓-Torpedofehlschuß.

2. 5. Nm. englischen D. „Ruabon", 2004 T, angehalten und versenkt (76). Abends bei Dunkelheit ↑-Angriff und Torpedotreffer auf Dampfer von etwa 3000 T, dessen Name unbekannt geblieben ist.

3. 5. ↓-Anlauf auf großen Dampfer, der vor dem Sehrohr abdreht und den Torpedoschuß vereitelt. „U 20" bläst aus; Verfolgung und Warnungsschuß auf 8000 m. Schiff eröffnet Feuer aus 12—15 cm-Geschütz. Boot läßt sich auf das aussichtslose Gefecht nicht ein. — Dann französische Bark „Marie Molinos", 1945 T, angehalten und mit Granaten versenkt (78).

4. und 5. 5. etwa 100 sm südwestlich Ouessant bei schwerer See keine Angriffstätigkeit.

6. 5. englische Bark „Galgate", 2356 T, nach Anhalten versenkt (79).

Darauf Rückmarsch, da das Gestänge der Tiefenruder durch die heftigen Stöße im Seegang gelitten hat.

8. 5. Südspitze Irland. Englischen D. „Cymric", 13 370 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt (80).

Sonstige Vorkommnisse: zwei ↓-Torpedofehlschüsse auf unbekannte Dampfer. Mehrere Dampfer und Segler durchgelassen, um längere Überwassertätigkeit, die mit dem Prüfen der Ladungspapiere verbunden ist, zu vermeiden.

Beachtenswerte Leistungen der Funkstation von „U 20", Ober-F. T.-Gast Heinke: Während des Aufenthalts des U-Boots westlich Irland und westlich Frankreich wurde wechselseitiger Funkverkehr mit Kreuzer „Arcona" auf der Ems aufrechterhalten bis zu 770 sm. Unter günstigen Bedingungen wurden die Zeichen der Großfunkstationen Nauen, Poldhu und Eiffelturm abgenommen, Eiffelturm auf 600 sm westlich Irland, der Heeresbericht von Nauen in der Biscaya auf 980 sm.

Zum ersten Male während des Krieges wurden ferner im April 1916 U-Boote eines wesentlich kleineren Deplacements als der großen Hochsee-U-Boote zum Handelskrieg in der Nordsee eingesetzt. Es handelt sich um den Typ der sogenannten UB II-Boote von rund 250 t, bei deren Konstruktion hauptsächlich an die Verwendung von Flandern aus gedacht war[1]), von denen aber zwei Boote, „UB 21" und „UB 27", nach ihrer Fertigstellung vom Admiralstab der Hochseeflotte zugeteilt wurden.

Am 20. 2. 16 war „UB 21", am 23. 2. „UB 27" in Dienst gestellt worden, am 14. 4. waren sie in Wilhelmshaven zur I. U-Halbflottille getreten, die nach vorübergehender Verlegung nach der Ostsee jetzt den Nordseedienst wieder aufnahm.

Ende April erhielten die beiden B-Boote den Auftrag, im Zusammenhang mit einer Unternehmung der Flotte Warteſtellungen gegen feindliche Kriegsschiffe vor dem Firth of Forth einzunehmen[2]). Auf dem Rückwege wurde ihnen anheimgestellt, Gelegenheiten zum Handelskrieg nach den geltenden Befehlen auszunutzen.

---

[1]) Siehe Abschnitt 2.

[2]) Vgl. „Nordsee", Band 5, S. 155.

„UB 27", Oblt. z. S. Dieckmann, 23. 4.—5. 5. 16.

23. 4. von Helgoland.

28. 4. nach Verlassen der Stellung vor dem Firth of Forth, wo feindliche Streitkräfte nicht in Sicht gekommen waren, Handelskrieg an der englischen Ostküste begonnen. Die Bewachung war dort gering, so daß das Anhalten und Untersuchen von Handelsschiffen, auch das Anbordschicken von Leuten zum Anbringen von Sprengpatronen oder Öffnen der Bodenventile unbedenklich erschien. Auf diese Weise wurden versenkt:

28. 4. dänischer Segler „Christian", 180 T[1]), mit Grubenholz nach England, und englischer Fischkutter „Blessing", 19 T (65 und 66);

29. 4. englischer D. „Teal", 716 T (67), nachdem vorher ein ↓-Torpedoschuß fehlgegangen war;

30. 4. norwegischer D. „Mod", 664 T[1]), mit Grubenholz nach England (68);

1. 5. brasilianischer D. „Rio Branco", 556 T[1]), mit Konterbande nach England und Frankreich (71);

2. 5. auf dem Rückmarsch durch die Nordsee norwegische Bark „Memento", 654 T[1]), und die einen Schleppzug bildenden norwegischen Leichter „Mars", 777 T[1]), und „Superb", 721 T[1]), sämtlich mit Grubenholz nach England (72—74).

Sonstige Ereignisse:

28. 4. morgens bei Dunkelheit ↓-Torpedofehlschuß auf größeren abgeblendeten, gesicherten Dampfer.

29. 4. dicht unter der englischen Küste Feuergefecht mit bewaffnetem englischen D. „Wandla", 889 T, der das U-Boot zu rammen drohte. Gefecht mußte von dem Boot trotz mehrerer erzielter Treffer abgebrochen werden, da andere Fahrzeuge in die Nähe kamen.

30. 4. norwegischen D. „Tore Jarl", 1256 T, angehalten; Teil der Ladung, Lebensmittel nach England, über Bord werfen lassen.

Vier andere neutrale Dampfer und einen Segler untersucht, entlassen.

Unternehmung war durch gutes Wetter begünstigt.

„UB 21", Oblt. z. S. Hashagen, 24. 4.—7. 5. 16.

24. 4. von Helgoland.

27. 4.—3. 5. Wartestellung vor dem Firth of Forth ohne Ereignisse.

[1]) Versenkung durch Prisengericht bestätigt.

Auf dem Rückweg durch die Nordsee am 5. 5. schwedischen Schoner „Harald", 275 T[1]), angehalten; Grubenholz nach England; versenkt (81).

„UB 21" und „U 20" waren die letzten Boote der Flotte, die in jenem Zeitabschnitt zum Handelskrieg noch in See gegangen sind. Am Tage ihres Auslaufens, am 24. 4., kam, als militärische Folge des „Sussex"-Falles, der Befehl, der dem zum zweitenmal begonnenen U-Bootskrieg gegen England ein frühes Ende bereitete.

Der Verlauf dieser zweimonatigen Unternehmungen zeigt, daß sich die Angriffshandlungen der Boote in der Wirklichkeit anders abgespielt haben, als von den leitenden Stellen gedacht war. Die Befehle warnten vor der Überwassertätigkeit, dem Anhalten der Handelsschiffe, dem Prüfen der Ladungspapiere von Neutralen. Ein Blick auf das von den U-Bootskommandanten geübte Verfahren, wie es bei jeder Schiffsversenkung angegeben ist, läßt erkennen, daß die Kommandanten die im Befehl vorgezeichnete Regel zur Ausnahme und die Ausnahme zur Regel machten. Von 68 versenkten Schiffen sind 60 nach Anhalten und, sofern es Neutrale waren, nach Prüfen der Papiere versenkt worden, durch warnungslosen Torpedoschuß nur 8[2]).

Die Ausführungsbestimmungen des Führers der U-Boote vom 24. 2. waren Richtlinien, nicht unbedingt bindende Vorschriften. Sie ließen den Kommandanten Freiheit, in besonderen Fällen auf eigene Verantwortung von dem aufgestellten Grundsatz abzuweichen. Je mehr ein Kommandant die zugestandene Bewegungsfreiheit nutzte, je weniger er sich durch den Buchstaben des Befehls eingeengt fühlte, desto größer war der Erfolg.

Derselbe Vorgang ist hier zu beobachten, wie während des U-Bootskrieges Sommer 1915[3]), und auch die inneren Ursachen sind die gleichen wie damals. Mit seiner geringen Geschwindigkeit kommt das getauchte U-Boot meist nicht auf Schußentfernung an das Angriffsziel heran. Das Treffen mit dem Torpedo, bei Tage unter Wasser ebenso wie bei Nacht über Wasser, erfordert große Übung und Geschick des Kommandanten, vollendete seemännische Handhabung des Boots und genauestes Ineinandergreifen aller technischen Einrichtungen. Starker Seegang und die lange Atlantikdünung beeinflussen den Tiefenlauf der Torpedos unberechenbar. Geringe äußere Zufälligkeiten in der Bewegung des Ziels können den Anlauf des U-Boots stören. Schließlich ist die Zahl der Tor-

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.
[2]) Die wenigen unaufgeklärten Fälle sind nicht eingerechnet worden.
[3]) Band 2, Abschnitt 11.

pedos, die das U-Boot mit sich führt, gering. Dem warnungslosen Torpedoschuß die Hauptrolle im Handelskrieg der U-Boote zuweisen, heißt von vornherein den Erfolg auf ein unzulängliches Maß herabsetzen.

Ganz andere Aussichten eröffnen sich den U-Bootskommandanten, wenn sie im Handelskriege über Wasser angreifen, wenn die Geschütze und der beträchtliche Vorrat an Granaten die Hauptwaffen werden. Das Streben, ihre Boote zu Erfolgen zu führen, ist die natürliche Triebfeder gewesen, welche die U-Bootskommandanten immer wieder zu dem Vorgehen nach Kreuzerart bestimmt hat.

Der Befehl an die U-Boote mahnte zu äußerster Vorsicht, besonders gegenüber jeder neutralen Flagge, deren Träger stets eine feindliche U-Bootsfalle sein konnte. Die Tagebücher der U-Boote aber legen Rechenschaft davon ab, daß bei allem Wagemut die gebotene Vorsicht im allgemeinen nicht außer acht gelassen worden ist. Ein Verfahren erwies sich bald als gangbar, welches nach menschlichem Ermessen drohenden Gefahren für das U-Boot vorbeugte: Durch das Sehrohr wird vom getauchten Boot der gesichtete Dampfer beobachtet, ob Bewaffnung zu erkennen, ob Flagge und Abzeichen vorhanden, ob die Abzeichen und alles Sonstige an dem Äußeren „echt" erscheinen, ob Fahrt und Kurs dem eines Kauffahrteischiffes entsprechen, oder ob sich durch wechselnde Kurse und langsames Fahren verdächtiges Umherspähen kundgibt. Dann in sicherem Abstand ausblasen und Warnungsschuß; das Aussehen der Schiffsboote und ihr weiteres Manöver können Anhaltspunkte geben, ob Argwohn am Platze. Schließlich nochmaliges Tauchen, um das still liegende Schiff aus nächster Nähe mit Sehrohrvergrößerung zu betrachten und danach weiteres zu beschließen.

Ein eigenartiger Zufall ist es, daß gerade in den Wochen, als die hohe Einschätzung der Gefahr der U-Bootsfallen so sehr im Vordergrund stand, ein und dasselbe englische Q-Schiff, geführt von einem Offizier, der sich durch seine Verwegenheit einen Namen gemacht hat, kurz hintereinander mit zwei U-Booten zusammengeraten ist. Die Verschiedenheit des Ausganges der beiden Begegnungen kann aufschlußreich genannt werden. „U 67", umsichtig geführt, hielt sich in weitem Abstande und blieb in vorlicher Stellung, wohin die Bestreichungswinkel der Dampfergeschütze sich meist nicht erstreckten. Diese Maßnahme genügte, um das U-Boot, wenn auch mit genauer Not, in Sicherheit zu bringen. Der Kommandant von „U 68", auf seiner ersten Fahrt begriffen, ließ dies außer acht, ging auf weniger als 1000 m an den Gegner heran, legte sein Boot vor die stark bewaffnete Breitseite des Dampfers als willkommenes Ziel, und es wieder-

holte sich alles, was im Sommer 1915 zu mehreren solcher Überlistungen deutscher U-Boote durch englische Q-Schiffe geführt und den Grund gelegt hatte zu der entschiedenen Ablehnung jeder Überwassertätigkeit der U-Boote seitens des Flottenkommandos und des Admiralstabes.

Der Erfolg pflegt im Kriege den Ausschlag zu geben, wenn sich die Frage erhebt, ob in der Auslegung eines Befehls richtig verfahren worden ist. Auch den U-Bootskommandanten, die aus eigenem Entschluß zu einer der Leitung bedenklich erscheinenden Verwendung ihrer Boote übergegangen sind, wird der Leistungen wegen, die sie aufzuweisen hatten, recht gegeben werden müssen. Die keineswegs leicht zu nehmenden Fälle „U 67“ und „U 68“ können diese Betrachtungsweise schwerlich erschüttern, eher sind sie, als Ganzes gewertet, geeignet, das Urteil zu unterstützen, daß das Vorhandensein feindlicher U-Bootsfallen nicht dazu zwingt, auf die wirksame Überwassertätigkeit der U-Boote zu verzichten; nur muß diese mit äußerster Vorsicht ausgeübt werden.

Die am heftigsten umstrittene taktische Frage des U-Bootshandelskrieges ist damit von neuem aufgerührt worden, die in den Mittelpunkt der politischen Erörterungen rückte und im Jahre 1916 noch ihren endgültigen Abschluß finden sollte: die Frage der Durchführbarkeit des sogenannten U-Bootskrieges nach der Prisenordnung.

Die UB-Boote des Marinekorps.

Karte VI und VII.

Für die kleinen UB-Boote der Flandern-Flottille war der Befehl vom 11. 2. 16, der das warnungslose Angreifen bewaffneter feindlicher Handelsschiffe anordnete, von untergeordneter Bedeutung, da in dem Tätigkeitsgebiet der B-Boote bewaffnete Dampfer kaum anzutreffen waren. Erst nach dem Befehl vom 11. 3. 16 setzte daher der eigentliche Handelskrieg auch für diese U-Boote ein.

Noch mehr als früher verlegten sich die Kommandanten aus den bereits angegebenen militärischen Gründen auf das Angreifen während der Dunkelheit. Da aber neutrale Kauffahrteischiffe trotz der warnenden Hinweise der deutschen Regierung es häufig unterließen, sich im Kriegsgebiet des Nachts durch beleuchtete Abzeichen kenntlich zu machen, da sie zuweilen selbst die vorgeschriebenen Lichter nicht führten, sondern wie Kriegsschiffe abgeblendet fuhren, blieb es nicht aus, daß wieder einige solcher neutralen Schiffe, da sie für feindliche gehalten wurden, U-Booten zum Opfer fielen. Alle Angriffe der kleinen Boote erfolgten, ihrer Größe und Bewaffnung

entsprechend, ohne Warnung durch Torpedoschuß. Nur kleinere Segelfahrzeuge wurden angehalten und durch Sprengen vernichtet.

In den Hoofden, vor der Themse-Mündung und an der englischen Ostküste bis Yarmouth wurden im März und April 1916 von den kleinen B-Booten — den UB I-Booten — der U-Flottille Flandern versenkt:

„UB 6", Oblt. z. S. Voigt.

16. 3. unbekannter Dampfer von etwa 2000 T,
17. 3. schwedischer D. „Ask", 1041 T (VI. 57),
31. 3. schwedischer D. „Hollandia", 1115 T (VI. 81).

„UB 10", Oblt. z. S. Saltzwedel.

19. 3. englischer D. „Port Dalhousie", 1744 T (VI. 61),
1. 4. norwegischer D. „Peter Hamre", 1081 T (VII. 1).

„UB 12", Oblt. z. S. Kiel.

10. 4. englischer D. „Silksworth Hall", 4777 T (VII. 16).

„UB 13", Oblt. z. S. Neumann.

1. 3. die englischen Fischkutter „Reliance", „Try On", „Harold", „Trevose", 46—56 T (VI. 44—47), nach Anhalten.

„UB 13", Oblt. z. S. Metz.

16. 3. unbekannter Dampfer von etwa 2000 T,
31. 3. norwegischer D. „Memento", 1076 T (VI. 82),
11. 4. dänischer Schoner „Proeven", 276 T, der mit Salzladung ausweislich der Papiere zwar nach Schweden bestimmt war, dessen Kurs aber verdächtig erschien[1]) (VII. 18).

„UB 16", Oblt. z. S. Hans Valentiner.

6. 3. die englischen Fischkutter „Young Harry", 43 T, und „Spring Flower", 59 T, nach Anhalten (VI. 49 und 50),
1. 4. englischer D. „Perth", 653 T (VII. 2),
3. 4. holländischer Schoner „Elzina Helena", 131 T[2]), nach Anhalten, Ladung Konterbande nach England (VII. 4).

[1]) Wurde ersetzt, da neutralitätswidriges Verhalten nicht nachgewiesen werden konnte.

[2]) Versenkung durch Prisengericht bestätigt.

„UB 16", Oblt. z. S. Hundius.

10. 4. englischer D. „Robert Adamson", 2978 T (VII. 17),
22. 4. englischer D. „Tregantle", 3091 T (VII. 23).

Ein Verlust ist in dieser Zeit unter den B I-Booten der U-Flottille Flandern zu beklagen:

Der Verlust von „UB 13", Oblt. z. S. Metz, Ende April 1916.

Am Abend des 23. 4. 16 lief „UB 13" von Zeebrügge nach der Gegend von Southwold nördlich der Themse-Mündung aus. Das Boot ist nicht zurückgekehrt. Über sein Schicksal liegen keinerlei Nachrichten vor; auch eine Anfrage bei der englischen Admiralität hat keine Aufklärung gebracht.

Es ist möglich, daß „UB 13" in der Minennetzsperre zugrunde gegangen ist, die von englischen Streitkräften am 24. 4. vormittags vor der Flandernküste ausgelegt wurde[1]). Von anderen Flandern-U-Booten, die sich zu gleicher Zeit in Höhe von Southwold aufgehalten haben, ist „UB 13" nicht gesehen worden. Auch das spricht dafür, daß das vermißte Boot sein Tätigkeitsgebiet nicht mehr erreicht hat, sondern schon auf dem Hinwege verlorengegangen ist.

Am 16. 2. 16 traf „UB 18" als erstes der größeren UB-Boote, der UB II-Boote, in Zeebrügge ein. Es folgten am 1. 3. „UB 19", am 8. 3. „UB 29" und am 21. 3. „UB 26"[2]).

Für die Kriegführung der U-Flottille Flandern bedeutete dieser Zuwachs einen Wendepunkt. Fast ein Jahr nach ihrem Entstehen wurde sie jetzt mit den lange erwarteten Mitteln ausgestattet, mit denen sie von ihren strategisch so günstig gelegenen Stützpunkten aus die feindlichen Seewege wirksamer zu bedrohen vermochte.

Am Tage der Ankunft von „UB 18" schrieb der Chef der U-Flottille Flandern, Korvettenkapitän Bartenbach, in sein Tagebuch:

„Mit dem Eintreffen des ersten Boots von dem vergrößerten UB-Bootstyp wird es der Flottille Flandern endlich möglich, ihr vornehmstes und wichtigstes Wirkungsgebiet, die französischen Kanalhäfen jenseits der Straße Dover—Calais aufzusuchen, um nun auch die seit Monaten ungestört vor sich gehenden Militärtransporte zwischen England und Frankreich mit Torpedos anzugreifen. Die wesentlichen Vorteile dieser Boote, 2 Maschinen, größere Batterie, 4 Torpedos und ausreichende Wohnlichkeit für

[1]) Siehe S. 58 und Skizze 8, S. 185.

[2]) Indienststellung: 11. 12. 15 „UB 18", 17. 12. 15 „UB 19", 18. 1. 16 „UB 29", 7. 1. 16 „UB 26".

die Mannschaften, lassen sie hierfür gut geeignet erscheinen und gewähren ihnen die Möglichkeit, mehrere Tage im Kanal zu verweilen, was den kleinen Booten bisher versagt blieb[1]). Durch Besetzung der neuen Boote fast durchweg mit altem Flandernpersonal ist zu erwarten, daß es gelingen wird, diese Boote frühzeitig in der Front zu verwenden."

Schon durch den Befehl des Admiralstabs vom 21. 11. 15, nach welchem alle die französischen Kanalhäfen bis einschließlich Le Havre ansteuernden und von dort kommenden feindlichen Schiffe — bis auf Passagierdampfer — ohne Warnung vernichtet werden durften, war die Handhabe gegeben, gegen den Transportverkehr im östlichen Teil des Englischen Kanals vorzugehen.

„UB 18", Oblt. z. S. Steinbrinck, 24.—29. 2. und 7.—11. 3. 16.

Mit zwei kurzen erfolgreichen Fahrten nach Le Havre, wo Oblt. z. S. Steinbrinck bereits „UB 10" mit Auszeichnung geführt hatte, eröffnete er die Reihe der Unternehmungen der B II-Boote.

26. 2. nachmittags vor Le Havre ↓-Torpedotreffer gegen einen bewaffneten Raddampfer unter französischer Flagge, begleitet von einem Torpedoboot; Näheres darüber ist nicht ermittelt.

27. 2. bewaffneten französischen Dampfer „Au Revoir", 1058 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt (VI. 36).

Auf der zweiten Fahrt nach Westen zunächst vor Boulogne Aufenthalt genommen; dort am 8.3. den auslaufenden englischen D. „Harmatris", 6387 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt (VI. 51); danach am 9. 3. abends dicht vor Le Havre im ↓-Angriff bei Mondschein norwegischen D. „Silius", 1559 T, und französischen D. „Louisiane", 5109 T, die beide auf der Reede zu Anker lagen (VI. 52 und 53).

„UB 19", Oblt. z. S. Walther Gustav Becker, 9.—17. 3. 16.

Das Boot stand vom 10. bis 17. 3. vor Portsmouth, sichtete dort aber in der ganzen Zeit keine Angriffsziele mit Kursen von England nach Frankreich, so daß die Unternehmung ergebnislos verlief.

Als dann der Admiralstabsbefehl vom 11. 3. 16 vorlag, erweiterten sich für die in den Kanal gehenden Boote die Angriffsmöglichkeiten. Alle feindlichen Handelsschiffe, ohne Rücksicht auf ihre Kurse, waren im Kriegsgebiet warnungslos zu versenken; also auch der von und nach Westen durch

[1]) Wegen der übrigen Konstruktionsdaten der UB II-Boote siehe Abschnitt 2.

die Dover-Straße gehende Themse-Handel war dem Zugriff freigegeben. Passagierdampfer bildeten in jedem der Befehle eine Ausnahme; am 21. 11. 15 war vom Admiralstab besonders auf die zwischen Folkestone und Boulogne verkehrenden Passagierdampfer hingewiesen worden, am 14. 3. 16 folgte ein gleicher Zusatz bezüglich der Passagierdampfer zwischen Folkestone und Dieppe.

„UB 18", Oblt. z. S. Steinbrinck, 21.—24. 3. und 3.—8. 4. 16.

23./24. 3. kurz nach Mitternacht vor Le Havre. Mehrere Dampfer liegen wieder auf der Reede zu Anker. Vor dem Angriff wird sorgfältig durch Grundberühren mit dem getauchten U-Boot festgestellt, ob die Wassertiefe für den Niedergang der Torpedos genügt. Darauf: englischen D. „Kelvinbank", 4209 T, und norwegischen D. „Kannik", 2372 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt (VI. 66 und 67).

Als die beiden Reservetorpedos geladen sind, wird noch ein Treffer auf einen zu Anker liegenden Dampfer erzielt. Oblt. z. S. Steinbrinck glaubt sein Sinken beobachtet zu haben; vom französischen Marineministerium ist dies jedoch verneint worden. Auch Name und Nationalität des etwa getroffenen Schiffs konnten nicht ermittelt werden. Der 4. Torpedo von „UB 18" in dieser Nacht ging fehl.

Bei der folgenden Unternehmung:

4. 4. abends; die Reede von Le Havre ist leer.

5. 4. morgens bei Dunkelheit ↑-Angriff auf Dampfer ohne Abzeichen, der Le Havre ansteuert, Torpedotreffer; norwegischer D. „Baus", 1278 T, gesunken (VII. 7).

6. 4. morgens, noch vor Le Havre, ↑-Torpedofehlschuß auf unbekannten Dampfer. Danach zur englischen Küste hinübergesteuert zum Handelskrieg und am 6. Nm. französischen Segler „Jeanette", 159 T, angehalten und gesprengt (VII. 8).

6. 4. abends bei Dunkelheit südlich der Insel Wight ↑-Torpedotreffer auf Dampfer ohne Abzeichen; nach späterer Ermittlung holländischer D. „Eemdijk", 3048 T, der eingeschleppt worden ist.

7. 4. auf dem Rückmarsch englische Brigg „Clyde", 204 T, angehalten und versenkt (VII. 9).

„UB 29", Oblt. z. S. Pustkuchen, 19.—20. 3., 23.—26. 3. und 4.—8. 4. 16.

Die erste Fahrt von „UB 29" ging nach Lowestoft zum Handelskrieg. Dort am 20. 3. morgens bei Dunkelheit ↑-Angriff auf Schiffe ohne Abzeichen, die in Nähe der Küste zu Anker lagen.

20. 3. norwegischen D. „Langeli", 1566 T, französischen D. „Nominoe", 2889 T, und dänischen D. „Skodsborg", 1697 T, durch Torpedoschuß versenkt (VI. 63—65).

Zwei Unternehmungen nach dem Englischen Kanal schließen sich an:

Nachts 23./24. Beobachtungen vor Boulogne. — Für Unterwasseranläufe ist die Nacht zu dunkel, Überwasserannäherung verbietet sich infolge der durch die Scheinwerfer des Hafens verbreiteten Helligkeit. Der Kommandant gibt deshalb den im Befehl vorgesehenen Angriff auf Transporter vor Boulogne in dieser Nacht auf und geht in nordwestlicher Richtung an den Dampferweg heran, um Handelskrieg zu führen.

Am 24. 3. nachmittags ereignet sich etwa 18 sm W z N von Boulogne, 13 sm von Dungeneß, die Torpedierung des französischen Passagierdampfers „Sussex". In dem Tagebuch von „UB 29" findet sich darüber folgender Bericht:

„3.40 Nm. Wind NNO, Stärke 2, sehr sichtig. Ein Fahrzeug mit 2 hohen Masten in Sicht.

3.41 getaucht. Fahrzeug sieht aus wie Kanaldampfer, hat aber nur einen Schornstein und ein eigentümliches Heck wie ein Kriegsschiff. Da es außerhalb des von der englischen Admiralität für die Handelsschiffahrt vorgeschriebenen Weges (außerhalb der Tonnen 8 und 9) fährt, kommt Passagierdampfer nicht in Frage. Ich halte es infolge des auffälligen Hecks für einen Minenleger. Dampfer führt keine Flagge und ist gleichförmig schwarz gemalt.

3.55 Torpedoschuß. Nach 69 Sekunden starke Detonation, 1300 m Entfernung. Das ganze Vorschiff bis zur Brücke ist zerschmettert und abgebrochen. Das Deck ist voll von Menschen. Dampfer ist Transporter. Sinken nicht beobachtet. Unter Wasser abgelaufen."

Es war der Passagierdampfer „Sussex", 1353 T, der sich zur Zeit des Angriffs mit südlichem Kurs auf der Fahrt von Folkestone nach Dieppe befand. Das Schiff ist nicht gesunken, sondern wurde nach Boulogne eingebracht.

Die politischen und militärischen Auseinandersetzungen, die sich an diesen Vorfall knüpften, und ihr Ausgang werden später behandelt.

„UB 29" setzte seine Tätigkeit fort, versenkte am 24. 3. abends den englischen D. „Salybia", 3352 T, durch ↓-Torpedoschuß (VI. 70), steuerte am 25. 3. wieder Boulogne an, schoß unterwegs bei Colbart Feuerschiff auf einen Zerstörer einen Torpedo, der fehlging, und trat am 25. 3. abends wegen schlechten Wetters den Rückmarsch an.

Bei seiner zweiten Kanalunternehmung versenkte „UB 29" zwischen Beachy Head und der Insel Wight am 6.4. den englischen D. „Vesuvio", 1391 T (VII. 10), und am 7. 4. den englischen D. „Braunton", 4575 T

(VII. 12) durch ↓-Torpedoschuß, sowie am 7. 4. noch das französische Fischerfahrzeug „Marguerite", 42 T, nach Anhalten (VII. 13).

Am 6. abends wurde ferner bei einem ↑-Angriff auf einen Frachtdampfer von etwa 4000 T ohne Abzeichen ein Torpedotreffer erzielt. Der Kommandant glaubte das Sinken des Schiffs sicher beobachtet zu haben, Name und Nationalität sind indes nicht bekannt geworden.

Der Verlust von „UB 26", Oblt. z. S. Smiths, am 5. 4. 16.

Am 30. 3. 16 lief „UB 26" zu seiner ersten Unternehmung von Zeebrügge aus mit dem Befehl, vor Le Havre Transporter anzugreifen und im Englischen Kanal Handelskrieg zu führen.

Aus dem Bericht, den der Kommandant von „UB 26" nach Rückkehr aus der Gefangenschaft vorgelegt hat, wird folgendes entnommen:

Fahrt bis Le Havre ohne Zwischenfall. Vorwiegend neblig. Vor Le Havre ein Torpedofehlschuß auf einen Dampfer. Dann zweimal bei Tage bis in die Nähe des Ankerplatzes der Schiffe auf der Reede von Le Havre vorgestoßen. Das erstemal wegen Nebels nichts gesichtet außer zwei Torpedobooten, das zweitemal wegen glatter See kehrtgemacht, da das U-Boot von Bewachungsfahrzeugen bemerkt wurde. Die Nacht vom 4. zum 5. 4. war endlich nebelfrei; zwischen Le Havre und Cap d'Antifer patrouilliert. Am 5. 4. morgens bei günstigem Wetter nochmals unter Wasser zum Ankerplatz von Le Havre gefahren. Auf Reede lag kein Schiff. Der Versuch, einen größeren einlaufenden Dampfer anzugreifen, mißlang, weil das U-Boot von Bewachern abgedrängt wurde. Beim Hochgehen von 20 m Tiefe auf 11 m stieß das Sehrohr gegen einen der Bewacher und wurde unbrauchbar. Darauf wurde versucht, dicht über dem Grund aus dem Bereich der nun wohl alarmierten feindlichen Abwehr herauszukommen. Wassertiefe 27 m. Dabei geriet das Boot in ein Netz, wie durch Versagen des Steuerbordmotors bemerkbar wurde und durch die Turmfenster zu sehen war. Das U-Boot wurde daher auf den Grund gelegt in der Absicht, Dunkelheit abzuwarten, dann nach Möglichkeit auszublasen und das Netz zu schneiden.

Durch heftige Detonationen von Wasserbomben wurden Bunker und Druckkörper von „UB 26" jedoch beschädigt, ein Batteriebrand trat ein, und als bei dem Versuch, dicht über dem Grunde fortzukommen, auch die Backbordschraube vom Netz unklar wurde, gab der Kommandant das manövrierunfähige Boot auf. Durch Preßluft kam „UB 26" an die Oberfläche. Die Besatzung wurde von französischen Torpedobooten und Fisch-

dampfern, die zunächst Feuer eröffnet hatten, vollzählig aufgenommen. Durch seine Beschädigungen und durch Öffnen der Tanks sank das U-Boot sogleich wieder, wurde aber aus der geringen Wassertiefe von der französischen Marine schon nach wenigen Tagen gehoben.

Aus der Tätigkeit der Flandern-UB-Boote im April 1916 ist auch ihr Mitwirken an der Unternehmung der Hochseeflotte gegen Lowestoft am 25. 4. 16 zu erwähnen, deren Einzelheiten aus dem Archivwerk über den Nordseekrieg zu ersehen sind[1]). — „UB 18" versenkte dabei am 25. 4. das englische U-Boot „E 22"[2]); „UB 29" gelang es, den englischen Kleinen Kreuzer „Penelope" durch Torpedotreffer zu beschädigen. —

Zwei Kriegshandlungen aus jener Unternehmung sind hier zu verzeichnen, die in den Rahmen des Handelskrieges gehören:

„UB 29" hielt am 24. 4. den auf der Fahrt von Amsterdam nach London befindlichen holländischen D. „Berkelstroom", 736 T[3]), an und versenkte ihn, da nach Ansicht des U-Bootskommandanten der größere Teil der Ladung aus Konterbande bestand (VII. 28). — „UB 18" sprengte am 25. 4. den englischen Fischkutter „Alfred", 24 T (VII. 29).

Das kurze Auftreten der UB II-Boote in dem Teil des Kriegsgebiets, der von Flandern aus beherrscht wurde, weist hinsichtlich ihrer Verwendungsweise gewisse Merkmale auf, welche durch ihren Gegensatz zu der der großen U-Boote der Flotte auffallen muß. Daß die kleinen UB I-Boote zur Ausübung des Handelskriegs allein auf den Torpedoschuß angewiesen waren, ergab sich, wie früher erwähnt, schon aus ihrer Bewaffnung und Größe[4]). Bei den UB II-Booten war es damit besser bestellt. Die beiden ersten Fahrten von „UB 18" und der Beginn der dritten galten dem Angriff auf Transporter in unmittelbarer Umgebung eines feindlichen Hafens. Dagegen wurde bei der letzten Kanalfahrt von „UB 18" in ihrem zweiten Teil sowie den drei Unternehmungen von „UB 29" Handelskrieg geführt und dabei von den erfahrenen Kommandanten nahezu ausschließlich der warnungslose Torpedoschuß angewendet, während das Geschütz zum Anhalten von Schiffen kaum benutzt wurde. Der Widerspruch, der in dieser Tatsache zu der besprochenen Handhabung der Flotten-U-Boote liegt, ist aber nur ein scheinbarer.

---

[1]) Marine-Archiv, Nordsee, Band V, S. 129/256.

[2]) „E 22", 807 t, 1915 von Stapel.

[3]) Das Schiff und ein Teil der Ladung wurden ersetzt. Nach Urteil des Prisengerichts bestand nur der kleinere Teil der Ladung aus Konterbande.

[4]) Band 2, S. 64—65.

Auf den Dampferwegen im östlichen Teil des Englischen Kanals und an der englischen Ostküste war auf verhältnismäßig schmalem Raum meist starke Bewachung zusammengezogen, welche die U-Boote unter Wasser zwang. Überwassertätigkeit der Boote wurde dadurch in der Regel unmöglich. Andererseits begünstigten die Umstände dort den Unterwasserangriff. Im Englischen Kanal drängten sich die Dampferkurse nach der Dover-Straße zu zusammen, so daß sich der Aufstellungsort für das U-Boot von selbst ergab. Die Ziele konnten den getauchten U-Booten trotz deren geringer Geschwindigkeit nicht entgehen; lange ↓-Anläufe, um auf Schußweite heranzukommen, waren meist nicht vonnöten. Die gleichen Verhältnisse bestanden an der englischen Ostküste nördlich der Themse nach Yarmouth hinauf. Wesentlich ist ferner, daß das Tätigkeitsgebiet der Flandernboote von ihrem Stützpunkt nur 1 bis 2 Tagemärsche entfernt lag, daß also schnellste Ergänzung des Torpedovorrats möglich war. Die Unternehmung lohnte sich, auch wenn man den Erfolg nur auf die knapp bemessene Torpedozahl gründete. Schon in den ersten Anfängen des U-Bootskrieges 1915 war dies in Erscheinung getreten, als noch U-Boote der Flotte Zeebrügge und die Dover-Straße ausnutzten[1]).

Alle Vorbedingungen für die Waffenverwendung zum Handelskrieg waren somit in dem damaligen Gebiet der Flandernflottille grundverschieden von den Bedingungen, unter welchen die Flotten-U-Boote in ihrem freien, weiten Seeraum, entfernt von der Küste und von navigatorischen Ansteuerungspunkten im allgemeinen arbeiteten. Die Unterschiede in der Waffenverwendung finden dadurch ihre Erklärung.

[1]) Band 2, S. 27—29.

9. Die deutsch-amerikanischen Beziehungen. Der „Sussex"-Fall.

Von den „325 oder mehr" Passagieren, die sich nach amtlicher Angabe an Bord des französischen Dampfers „Sussex" befunden hatten, sollen 80 durch den Torpedoschuß von „UB 29" am 24. 3. 16 umgekommen oder verletzt sein, darunter einige amerikanische Staatsangehörige[1]). Obwohl dieses Ereignis, was die Erregung der öffentlichen Meinung in den Vereinigten Staaten anbetrifft, mit der Versenkung der „Lusitania" nicht verglichen werden kann, so war doch der Einspruch des Präsidenten Wilson jetzt ein noch viel schärferer als im Sommer 1915 und die Krisis für die deutsche Regierung eine weit schwerere. Um diese Wirkung des „Sussex"-Falles zu erklären, ist es notwendig, einen Abriß der deutsch-amerikanischen Beziehungen zu geben, wie sie sich seit dem Aufhören des U-Bootskrieges um England und der Beilegung der „Arabic"-Angelegenheit Ende September/Anfang Oktober 1915 entwickelt hatten. Zugleich wird dadurch wieder der dauernde Zusammenhang der militärischen Maßnahmen des U-Bootskrieges mit der Außenpolitik des Reichs veranschaulicht und das geschichtliche Bild vervollständigt.

Der „Arabic"-Fall konnte als politische Streitfrage zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten dadurch aus der Welt geschafft werden, daß er als ein Einzelfall behandelt wurde. Die Versenkung der „Arabic" am 19. 8. 15 hatte tatsächlich dem damals bereits geltenden Befehl nicht entsprochen, daß Passagierdampfer nicht ohne Warnung anzugreifen seien. Die deutsche Regierung entschloß sich daher, um den Bruch zu vermeiden, den

---

[1]) Ob amerikanische Staatsangehörige auf der „Sussex" ums Leben gekommen sind oder nur Verletzungen erlitten haben, hat die amerikanische Regierung, als sie in ihrer Note vom 20. 4. 16 in Berlin ihre Ansprüche geltend machte, nicht für notwendig gehalten mitzuteilen.

Wenn nachstehend in Verbindung mit dem „Sussex"-Fall, ebenso wie bei den sonstigen Vorfällen des U-Bootskrieges, nur von Amerika, nicht auch von den anderen betroffenen neutralen Staaten die Rede ist, so geschieht dies deswegen, weil es hier nur darum zu tun sein kann, diejenigen Tatsachen aufzuführen, welche den äußeren Gang des U-Bootskrieges beeinflußt haben.

U-Bootskommandanten fallen zu lassen, den erlassenen Befehl, betreffend Schonung der Passagierdampfer, bekanntzugeben und Schadenersatz für die „Arabic"-Verluste zuzusagen. Damit waren alle amerikanischen Forderungen erfüllt. Ein Gleiches konnte im „Lusitania"-Falle nicht geschehen. Der Kommandant, der die „Lusitania" versenkte, hatte nach seinem Befehl gehandelt, welcher im Mai 1915 noch das warnungslose Angreifen aller feindlichen Handelsschiffe ohne Einschränkung vorsah. Die deutsche Regierung war so weit gegangen, daß sie sich bereit erklärte, die Frage, ob für die amerikanischen „Lusitania"-Verluste Schadenersatz zu leisten wäre, einem Schiedsgericht zu überlassen. Aber von der geschehenen U-Bootstat abrücken und sie auf Verlangen des Präsidenten Wilson als völkerrechtlich unzulässig erklären, konnte und wollte die deutsche Regierung nicht. Sie würde damit außer ihrem Ansehen auch den Anspruch auf das Recht zum Führen des uneingeschränkten U-Bootskrieges gegen England, das Recht der Vergeltung, preisgegeben und endgültig darauf verzichtet haben, die Waffe, wenn es sein mußte, gegen eine völkerrechtswidrige Blockade ohne Rücksichten zur Hand zu nehmen. Als daher Anfang Oktober 1915 die Auseinandersetzungen um die „Arabic" ihren Abschluß gefunden hatten, war der „Lusitania"-Fall in der Sache und in der Form unerledigt geblieben.

In seiner letzten „Lusitania"-Note vom 21. 7. 15 hatte Präsident Wilson erklärt: „Die Regierung der Vereinigten Staaten wird fortfahren, für die Freiheit der Meere zu kämpfen, von welcher Seite auch immer sie verletzt werden möge, ohne Kompromisse und um jeden Preis. Sie lädt die Kaiserlich Deutsche Regierung zu praktischer Mitarbeit ein, im jetzigen Augenblick, wo diese Mitarbeit am meisten durchsetzen kann, und dieses große Ziel am schlagendsten und wirksamsten erreicht werden kann." Einem Vertrauensmann des Grafen Bernstorff gegenüber hatte Wilson hinzugefügt: „Wenn ich von Deutschland eine günstige Antwort erhalte, werde ich diese Sache mit England bis zum Ende durchfechten[1])." Auf jene amerikanische Note war eine Antwort von deutscher Seite nicht erfolgt. Aber als die Reichsleitung in dem bald folgenden „Arabic"-Fall einlenken zu müssen glaubte, ließ sie sich nicht nur von dem Gedanken leiten, im Augenblick den Eintritt der Vereinigten Staaten in den Krieg verhindern zu sollen, sondern sie glaubte durch das militärische Opfer auch die Vorbedingung für das in Aussicht gestellte Einschreiten des Präsidenten Wilson gegen die englische Blockade geschaffen zu haben. Bei jeder sich bietenden

[1]) Band 2, S. 181.

Gelegenheit hatte dann der deutsche Botschafter in Washington auftragsgemäß betont, daß Deutschland Schritte der Vereinigten Staaten in der bezeichneten Richtung erwarte, aber ebensooft war ihm bedeutet worden, daß mit einem nachdrücklichen Vorgehen Wilsons gegen England nicht zu rechnen wäre, bevor nicht durch Bereinigung der „Lusitania"-Angelegenheit der letzte und wichtigste Angriffspunkt hinsichtlich des U-Bootskrieges beseitigt sein würde. An einer gütlichen Schlichtung des „Lusitania"-Streites hatte daher die deutsche Regierung ein unmittelbares politisches Interesse.

Ende November 1915 nahm Staatssekretär Lansing in Washington die Versuche, in Verhandlungen mit dem deutschen Botschafter zu einer Einigung bezüglich der „Lusitania" zu kommen, wieder auf. Innerpolitische Gründe spielten dabei für die amerikanische Regierung stark mit. Anfang Dezember trat der Kongreß zusammen, und es war zu befürchten, daß dieser die unerfüllten „Lusitania"-Ansprüche als ein Mittel zur Opposition gegen den Präsidenten hervorholen würde. Dem sollte durch das eigene Vorgehen der Regierung und das Aufweisen eines diplomatischen Fortschritts vorgebeugt werden. Doch die Verhandlungen zogen sich in die Länge und begannen sich zu verschärfen durch den im Dezember zum Austrag kommenden „Ancona"-Fall. Auch die Abberufung des deutschen Militär- und des Marine-Attachés in diesem Monat trug dazu bei, eine Stimmung der Unfreundlichkeit in den deutsch-amerikanischen Meinungsaustausch zu bringen. Die vorwiegend für England eingestellten Zeitungen des amerikanischen Ostens sorgten auf ihre Weise für eine Steigerung der Unruhe, und in der Öffentlichkeit sowie in beiden Häusern des Kongresses rückte der nun schon acht Monate zurückliegende „Lusitania"-Fall immer mehr in den Vordergrund der politischen Tagesfragen. Im Januar 1916 wurde bereits, als kein Nachgeben von deutscher Seite zu verzeichnen war, von einer zweiten „Lusitania"-Krisis und der Möglichkeit des Abbrechens der Beziehungen zu Deutschland gesprochen. Da erfolgte ein aufsehenerregender Schritt des Staatssekretärs Lansing.

Am 18. 1. 16 ließ er den Vertretern der Entente-Mächte ein Memorandum übergeben, das eine neue Regelung der Kriegführung der U-Boote zum Gegenstand hatte. Wie in der Wilsonschen Note vom 21. 7. 15 wurde jetzt in dem Memorandum anerkannt, daß den Kriegführenden die Benutzung der U-Boote zur Bekämpfung des feindlichen Handels nicht untersagt werden könne, nachdem diese sich dazu als wirksam erwiesen hätten; der U-Bootskrieg müsse aber, ohne seine Wirksamkeit aufzuheben, in Einklang gebracht werden mit den allgemeinen Regeln des Völkerrechts und

mit den Grundsätzen der Menschlichkeit. Daher sollten einerseits die U-Boote verpflichtet sein, nur in den Formen des Kreuzerkrieges gegen Handelsschiffe vorzugehen, andererseits sollten die Handelsschiffe keine Bewaffnung tragen dürfen, weil dies den verletzlichen U-Booten das Führen des Kreuzerkrieges unmöglich mache, auch wenn die Handelsschiffe nur leicht bewaffnet wären, wie dies bisher nach dem Völkerrecht zu Verteidigungszwecken gestattet gewesen sei. Unter den jetzt bestehenden Verhältnissen habe jede Bewaffnung eines Handelsschiffs Angriffscharakter. Das Memorandum Lansings schloß:

„Ich möchte hinzufügen, daß meine Regierung die Begründung verständlich findet, daß ein Kauffahrteischiff, welches irgendeine Bewaffnung trägt . . . sowohl von den Neutralen wie von den Kriegführenden als Hilfskreuzer zu betrachten und zu behandeln ist, und daß meine Regierung ernstlich erwägt, ihre Beamten dementsprechend anzuweisen."

Ein sonderbarer Zufall ist es, daß diese überraschende Willensäußerung von seiten der amerikanischen Regierung fast an demselben Tage von Washington ausging, an welchem der zu einem wesentlichen Teil gleiche Gedankengang dem Admiralstab der Marine in Berlin durch den Antrag des Chefs der deutschen Mittelmeer-U-Boote vorgelegt wurde[1]). Es konnte nicht ausbleiben, daß der Unwille, den die Lansingsche Note in London hervorrief, in dem englandfreundlichen Lager in Amerika starken Widerhall fand, und daß der Verdacht laut wurde, die Note sei ein Entgegenkommen auf deutsche Bestellung, um deutsches Nachgeben in dem „Lusitania"-Handel dafür einzutauschen.

Trotz dieser Erschwerung wurde Anfang Februar eine Annäherung des amerikanischen und des deutschen Standpunktes in Sachen der „Lusitania" zuwege gebracht. Präsident Wilson verzichtete darauf, daß in der deutschen Erklärung, an deren Wortlaut gearbeitet wurde, der Ausdruck „ungesetzlich" („illegal") zur Bezeichnung des Aktes der „Lusitania"-Versenkung enthalten sein müsse. Statt dessen wurde ein Satz des Sinnes aufgestellt, den die deutsche Regierung zum Ausdruck zu bringen hätte und mit dem sich Präsident Wilson neben deutschem Schadenersatz zufrieden geben wollte, daß eine Vergeltungsmaßnahme — wie der U-Bootskrieg — auf feindliche Staatsangehörige beschränkt sein sollte. Am 11. 2. ging ein Bericht des deutschen Botschafters aus Washington über diese Förderung der Angelegenheit beim Auswärtigen Amt in Berlin ein, so daß auf telegraphische Zustimmung der deutschen Regierung der „Lusitania"-Fall endgültig erledigt gewesen wäre.

[1]) Vgl. S. 85.

Der 11. 2. war der Tag, an dem die Ankündigung des U-Bootskrieges gegen die bewaffneten Handelsschiffe von der deutschen Regierung veröffentlicht wurde. Dadurch trat eine augenblickliche Wendung in der politischen Lage ein. Ungewißheit, was von den deutschen U-Booten geschehen würde, beherrschte die Stimmung in den Vereinigten Staaten, in der Öffentlichkeit und in der Regierung. Der volle Wortlaut der deutschen Denkschrift vom 8. 2. mit ihren umfangreichen Anlagen gelangte erst spät nach Washington. Der Zusatzbefehl des Admiralstabs vom 24. 2., daß Passagierdampfer, auch wenn sie bewaffnet wären, nicht angegriffen werden durften, blieb geheim und wurde dem Ausland nicht bekannt. Daher verbreitete sich die Befürchtung, daß Ausnahmen im warnungslosen Versenken jetzt nicht mehr gemacht werden würden, und daß es durch Irrtum eines U-Bootskommandanten wohl auch zur versehentlichen Vernichtung unbewaffneter Passagierdampfer kommen könne.

Präsident Wilson beschloß sogleich, hinsichtlich der beiden schwebenden Fragen, des Abschlusses der „Lusitania"-Verhandlungen und der Behandlung bewaffneter Handelsschiffe, vorläufig keine Entscheidungen treffen, sondern abwarten zu wollen, wie der angekündigte U-Bootskrieg verlaufen würde.

In beiden Häusern des Kongresses aber, im Senat und im Repräsentantenhaus, setzte, ausgehend von der Lansingschen Note vom 18. 1. und der deutschen Denkschrift vom 8. 2., eine starke Bewegung ein, die zum Ziele hatte, amerikanischen Bürgern das Reisen auf bewaffneten Schiffen der Kriegführenden zu verbieten.

Im Sinne des Präsidenten Wilson scheint das von seinem Staatsdepartement ausgegangene Memorandum nach allem, was darüber bekanntgeworden ist, nicht ganz gewesen zu sein, vor allem nicht die drohende Fassung der Schlußsätze. Wilson war zwar bemüht, für den U-Bootskrieg eine Lösung zu finden, welche bei aller Wahrung der betonten Grundsätze der Menschlichkeit die Verwendung der U-Boote zum Handelskrieg nicht aufhob, weil die amerikanische Marine in Gedanken an künftige eigene Seekriegführung Einfluß dahin ausübte. Jedoch in dem Wesen der von dem Präsidenten Wilson geführten Politik und seiner persönlichen Neigung zu der Sache der Alliierten hatte es bisher nicht gelegen, den englischen Kriegsmaßnahmen Schwierigkeiten in den Weg zu legen; auch mußte der praktische Politiker vor Augen haben, daß die äußersten Folgerungen des Lansing-Memorandums schwerlich gezogen werden konnten. Solange es amerikanische Handelsschiffe noch nicht in ausreichender Zahl gab und der Seehandel der Vereinigten Staaten auf die englischen Kauffahrteischiffe

angewiesen war, hätte ein Verbot des Anlaufens amerikanischer Häfen durch bewaffnete englische Handelsschiffe die amerikanische Wirtschaft empfindlich geschädigt. Das Erscheinen der deutschen Denkschrift vom 8. 2. tat das seinige. Bald nach ihrem Eintreffen ließ Präsident Wilson der Lansing-Note eine Erklärung folgen, welche den Inhalt dieser Note abschwächte und die spätere ablehnende Antwort Englands erleichterte. Schließlich begnügte sich die amerikanische Regierung damit, von den Schiffsführern eine Bescheinigung zu verlangen, daß eine etwa vorhandene Bewaffnung nur zur Verteidigung bestimmt sei.

Jener Bewegung im Kongreß setzte der Präsident starren Widerstand entgegen. Die Gründe, welche er in dem einsetzenden Kampf um seine außenpolitische Führung und seine selbstherrliche Stellung öffentlich vertrat, waren nicht politische, wirtschaftliche oder militärische, sondern ausschließlich Gründe des Rechts, wie er es auffaßte, und des Prestiges; sie sind klar ausgesprochen in einem Briefe, den Präsident Wilson am 24. 2. an den Führer der Bewegung im Senat, Senator Stone, gerichtet hat. Die wesentlichen Sätze, in denen sich die dem Präsidenten Wilson eigene Gedankenführung ausprägt, lauten:

„Der Kurs, den die europäischen Mittelmächte gemäß ihrer Ankündigung künftig im Unterseebootskrieg einschlagen wollen, scheint im Augenblick unüberwindliche Hindernisse zu schaffen, aber seine Bedeutung ist auf den ersten Blick so unvereinbar mit den ausdrücklichen Versicherungen, die uns die Mittelmächte vor kurzem über die Behandlung von Handelsschiffen auf hoher See gegeben haben, daß ich glaube, es werden alsbald Erklärungen folgen, die ein anderes Licht auf die Sache werfen . . .

Aber wie dem auch sei: unsere Pflicht liegt klar zutage. Kein Staat und keine Gruppe von Staaten hat das Recht, die Grundsätze zu ändern oder zu mißachten, über die alle Staaten zur Linderung der Schrecken und Leiden des Krieges übereingekommen sind; und wenn uns unglückseligerweise die unzweifelhaften Rechte amerikanischer Bürger geschmälert oder verweigert werden sollten, so scheint es mir, daß uns in Ehren keine Wahl bleibt, welchen Weg wir gehen sollen.

Was mich betrifft, so kann ich keiner Kürzung der Rechte amerikanischer Bürger in irgendeiner Beziehung zustimmen. Ehre und Selbstachtung der Nation sind in Mitleidenschaft gezogen. Unser Wunsch ist der Friede, und wir werden ihn um jeden Preis bewahren, außer um den unserer Ehre. Es würde eine tiefe Demütigung bedeuten, wenn wir unserem Volk die Ausübung seiner Rechte verbieten wollten aus Furcht, daß wir sie vielleicht verteidigen müssen. Es würde nicht nur eine stillschweigende, sondern so gut wie eine ausdrückliche Unterwerfung unter eine Verletzung der Rechte der ganzen Menschheit bedeuten. Es würde ein vorsätzliches Aufgeben unserer bisherigen stolzen Stellung als Sprecher für Gesetz und Recht selbst inmitten der Wirren des Krieges sein und alles wertlos machen, was wir während dieses furchtbaren Völkerkampfes erstrebt und erreicht haben . . ."

Der parlamentarische Konflikt endete mit einem Sieg des Präsidenten. Die in beiden Häusern des Kongresses vorliegenden Resolutionen, die das Verbot des Reisens auf bewaffneten Handelsschiffen forderten, wurden in den entscheidenden Sitzungen am 3. und 7. 3. auf unbestimmte Dauer vertagt. Ausschlaggebend für diesen Ausgang war indes nicht die Überzeugungskraft der Worte Wilsons, sondern parteipolitische Zweckmäßigkeit. Die starke Strömung der Opposition war eine pazifistische und war getragen von Mitgliedern der Partei des Präsidenten selbst, den Demokraten. Das Interesse der Partei aber gebot, im Hinblick auf die bevorstehende Präsidentenwahl, die Stellung des einzigen aussichtsreichen Präsidentschaftskandidaten der Partei, Wilson, nicht zu erschüttern. Eine Mehrheit für eine Abstimmung g e g e n den Präsidenten wäre im Kongreß vorhanden gewesen.

Es erscheint angebracht, diese Zusammenhänge hier nicht unerwähnt zu lassen. Sie zeigen, daß die im Kongreß verkörperte amerikanische Volksmeinung es ablehnte, in den Krieg hineingezogen zu werden; sie zeigen, daß Präsident Wilson sich damals im Gegensatz zu dieser Mehrheit befand, und daß nur Parteierwägungen in diesem Fall dem Präsidenten freie Hand für die von ihm vertretene Politik gegeben haben.

Erst n a c h jenen Sitzungen des Kongresses ging die deutsche Denkschrift in Washington ein, welche im Anschluß an den Vortrag vor dem Kaiser am 4. 3. in Charleville von der deutschen Regierung abgesandt war und den Zweck verfolgte, zur Vorbereitung einer gedachten baldigen Aufnahme des uneingeschränkten U-Bootskrieges in den Vereinigten Staaten Verständnis zu wecken für deutsche Notwehr gegen englische Erdrosselung.

Am 8. 3. wurde die Denkschrift über die völkerrechtswidrige Seekriegführung Englands von dem deutschen Botschafter dem Staatsdepartement in Washington überreicht.

Nachstehend ihr Wortlaut:

„Die Kaiserliche Regierung legt Wert darauf, die bisherige Entwicklung noch einmal mit aller der Offenheit zu präzisieren, die den freundschaftlichen Beziehungen der beiden großen Völker und dem ehrlichen Wunsch der Kaiserlichen Regierung, diese vor allen Trübungen zu bewahren, entspricht.

Bei Beginn des Krieges hat die Deutsche Regierung auf Vorschlag der Vereinigten Staaten von Amerika sich sofort bereit erklärt, die Londoner Seekriegsrechtserklärung zu ratifizieren. Die deutsche Prisenordnung wurde schon vorher auf Grund der Bestimmungen der Londoner Seekriegsrechtserklärung ohne jede Einschränkung erlassen. Dadurch wurde anerkannt, daß die geltenden Bestimmungen des Völkerrechts, die dem legalen Handel der Neutralen — auch mit den Kriegführenden — »Freiheit des Meeres« sicherten, deutscherseits in vollem Umfange berücksichtigt werden sollten.

England hat es im Gegensatz hierzu abgelehnt, die Londoner Seekriegsrechtserklärung zu ratifizieren, und begann nach Ausbruch des Krieges den legalen Handel der neutralen Staaten zu beschränken, um dadurch Deutschland zu treffen. Den systematischen Verschärfungen der Konterbandebestimmungen vom 5. 8., 20. 8., 21. 9. und 29. 10. folgte am 3. 11. 14 der Erlaß der britischen Admiralität, daß die ganze Nordsee als ein Kriegsgebiet anzusehen sei, in welchem die Handelsschiffahrt jeder Art den schwersten Gefahren durch Minen und Kriegsschiffe ausgesetzt sei. Der Protest der neutralen Staaten hatte keinen Erfolg. Schon von diesem Zeitpunkt an gab es kaum noch Freiheit des neutralen Handels mit Deutschland. Im Februar 1915 sah Deutschland sich gezwungen, Gegenmaßnahmen zu treffen, die das völkerrechtswidrige Verfahren der Gegner bekämpfen sollten. Es wählte für seine Gegenmaßnahmen neue Kriegsmittel, deren Verwendung im Völkerrecht überhaupt noch nicht geregelt war, brach damit kein geltendes Recht, sondern trug nur der Eigenart der neuen Waffe — des U-Bootes — Rechnung. Der Gebrauch der neuen Waffe mußte die Bewegungsfreiheit der Neutralen einschränken und bildete eine Gefahr, der durch besondere Warnung begegnet werden sollte, entsprechend der vorausgegangenen englischen Warnung vor den Gefahren des Kriegsgebiets der Nordsee.

Die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika trat, da beide kriegführenden Parteien, in der deutschen Note vom 17. 2. 15 und in der englischen Note vom 18. und 20. 2. 15, den Anspruch erhoben, daß ihr Vorgehen nur Vergeltung der Rechtsbrüche der Gegner sei, an beide kriegführenden Parteien heran, um nochmals zu versuchen, das vor dem Kriege anerkannte Völkerrecht wieder zur Geltung zu bringen. Sie forderte einerseits Deutschland auf, den Gebrauch seiner neuen Waffe den Bestimmungen für die alten Seekriegsmittel anzupassen, andererseits England, Lebensmittel für die nichtkämpfende Bevölkerung Deutschlands zur Verteilung unter amerikanischer Kontrolle passieren zu lassen.

Deutschland erklärte am 1. 3. 15 seine Bereitwilligkeit, während England am 15. 3. eine Verständigung auf Grund der amerikanischen Vorschläge ablehnte. England beseitigte sogar durch seine Order vom 11. 3. 15 den letzten Rest der völkerrechtsmäßigen Freiheit des neutralen Handels mit Deutschland und dessen neutralen Nachbarländern; der Zweck war, Deutschland durch Aushungerung zu bezwingen. Trotzdem entsprach Deutschland im weiteren Verlauf des Krieges, nachdem bei verschiedenen Gelegenheiten gegen seinen Wunsch und Willen neutrale Bürger ums Leben gekommen waren, in der praktischen Verwendung seiner U-Bootswaffe den Wünschen der Regierung der Vereinigten Staaten in so entgegenkommender Weise, daß die Rechte der Neutralen auf legalen Handel tatsächlich deutscherseits überall unbeschränkt waren.

Nunmehr machte England dem U-Boot die Ausübung des den Völkerrechtsbestimmungen entsprechenden Handelskriegs dadurch unmöglich, daß es nahezu sämtliche Handelsschiffe bewaffnete und angriffsweisen Gebrauch der Geschütze anordnete. Die Photographien der englischen Befehle sind den neutralen Regierungen mit der Denkschrift vom 8. 2. 16 zugestellt worden. Die Befehle widersprechen direkt den Erklärungen des englischen Botschafters in Washington vom 25. 8. 14. Die Kaiserlich Deutsche Regierung hat gehofft, daß dies Tatsachenmaterial die neutralen Regierungen auf Grund der von der Regierung der Vereinigten Staaten am 23. 1. d. J. gemachten Entwaffnungsvorschläge instand setzen würde, die Entwaffnung der

Handelsschiffe durchzusetzen. Tatsächlich ist aber die Bewaffnung mit Geschützen von unseren Gegnern mit großer Energie weiter betrieben worden.

Der Grundsatz der amerikanischen Regierung, ihre Bürger von feindlichen Handelsschiffen nicht fernzuhalten, wurde von England und seinen Alliierten dazu benutzt, Handelsschiffe für den Angriff zu bewaffnen. So können nämlich Kauffahrteischiffe die U-Boote leicht zerstören und sich im Falle des Mißglückens ihres Angriffs durch die Anwesenheit amerikanischer Bürger an Bord gesichert glauben.

Der Befehl des Waffengebrauchs wurde ergänzt durch die Weisung an die Führer der Handelsschiffe, falsche Flaggen zu führen und die U-Boote zu rammen; die Nachrichten über ausgezahlte Prämien und Verleihung von Ehrenzeichen an erfolgreiche Handelsschiffsführer zeigen die Wirkung dieser Befehle. Diesem englischen Vorgehen haben sich die Verbündeten angeschlossen.

Jetzt steht Deutschland vor der Tatsache:

a) daß eine völkerrechtswidrige Blockade (vgl. amerikanische Note an England vom 5. 11. 15) seit einem Jahr den neutralen Handel den deutschen Häfen fernhält und Deutschlands Ausfuhr unmöglich macht;

b) daß völkerrechtswidrige Verschärfungen der Konterbandebestimmungen (siehe amerikanische Note an England vom 5. 11. 15) seit eineinhalb Jahren den für Deutschland in Frage kommenden Seeverkehr der neutralen Nachbarländer verhindern;

c) daß völkerrechtswidrige Eingriffe in die Post (siehe amerikanisches Memorandum an England vom 10. 1. 16) jede Verbindung Deutschlands mit dem Ausland zu verhindern streben;

d) daß systematisch gesteigerte Vergewaltigung der Neutralen nach dem Grundsatz „Macht über Recht" den Verkehr mit Deutschland über die Landgrenzen unterbindet, um die Hungerblockade der friedlichen Bevölkerung der Zentralmächte zu vervollständigen;

e) daß Deutsche, die von unseren Feinden auf See angetroffen werden, ohne Rücksicht darauf, ob Kämpfer oder Nichtkämpfer, der Freiheit beraubt werden;

f) daß unsere Gegner ihre Handelsschiffe für den Angriff bewaffnet und dadurch die Verwendung des U-Bootes nach den Grundsätzen der Londoner Deklaration unmöglich gemacht haben (siehe deutsche Denkschrift vom 8. 2. 16).

Das englische Weißbuch vom 5. 2. 16 über die Unterbindung des deutschen Handels rühmt, daß durch diese Maßnahme Deutschlands Ausfuhrhandel fast völlig unterbunden, seine Einfuhr vom Belieben Englands abhängig gemacht ist.

Die Kaiserliche Regierung darf hoffen, daß gemäß der freundschaftlichen Beziehungen, die in einer hundertjährigen Vergangenheit zwischen den beiden Völkern bestanden haben, der hier dargelegte Standpunkt trotz der durch das Vorgehen unserer Feinde erschwerten Verständigung zwischen beiden Völkern von dem Volk der Vereinigten Staaten gewürdigt werden wird."

Als die deutsche Denkschrift dem Präsidenten Wilson vorlag, war die Entscheidung bereits gefallen, seine Politik war festgelegt. Dem Recht der Notwehr, auf dem Deutschland bestand, setzte Wilson das Recht der Menschheit und die Ehre der amerikanischen Nation entgegen, Grundsätze, die in

weniger großen Worten hinausliefen auf das Recht amerikanischer Bürger, in der europäischen Kriegszone ungestört reisen zu dürfen, — und wenn ein um sein Dasein ringendes Volk darüber zugrunde ging.

Der U-Bootskrieg war seit den letzten Februartagen im Gange. Die Nachrichten liefen um über das Versenken von Handelsschiffen im Kriegsgebiet. Bewaffnete Schiffe wurden angegriffen — das wurde erwartet —, aber noch mehr unbewaffnete, Schiffe der Kriegführenden und neutrale, teils wurden sie angehalten, teils ungewarnt vernichtet. Die Anweisungen, nach denen die U-Boote handelten, waren der Öffentlichkeit, bis auf die eine vom 8. 2. 16, nicht mitgeteilt. Auch der deutsche Botschafter in Washington kannte sie nicht. Die Eröffnung des U-Bootskrieges gegen die gesamte feindliche Schiffahrt im Gebiet um England durch den Befehl an Flotte und Marinekorps vom 11. 3. 16 und das Vorgehen gegen Transporter im östlichen Teil des Englischen Kanals durch den Befehl an die U-Flottille Flandern vom 22. 11. 15 waren nicht angekündigt worden. Das Ausland sah nur, daß die Tätigkeit der U-Boote mit den Äußerungen der deutschen Regierung nicht übereinstimmte. In Washington festigte sich der Argwohn, man habe es mit einem verschleierten Beginn des uneingeschränkten U-Bootskrieges zu tun.

Vom 27. 3. bis 1. 4. gingen fünf Anfragen der amerikanischen Regierung in Berlin ein. Die erste betraf den französischen Passagierdampfer „Sussex", die anderen nannten vier englische Frachtdampfer, alle unbewaffnet, welche versenkt oder angegriffen worden waren und auf denen sich Amerikaner befunden hatten[1]). Die deutsche Regierung wurde um Auskunft ersucht, ob deutsche U-Boote die Angriffe ausgeführt hätten.

Am 10. 4. beantwortete die deutsche Regierung die gestellten Fragen. Bezüglich des Dampfers „Sussex" wurde die Meldung des Kommandanten von „UB 29" dem Inhalt nach angegeben. Nach dieser Meldung müsse angenommen werden, daß der von „UB 29" am 24. 3. torpedierte Dampfer bestimmt ein Truppentransporter gewesen sei, und daß die „Sussex", von deren Beschädigung weder Zeit noch Ort mitgeteilt waren, von einem Kriegsunfall anderer Art, vielleicht einer Minenexplosion, betroffen worden sei. Die amerikanische Regierung wurde gebeten, ihrerseits nähere Unterlagen zur Aufklärung des Sachverhaltes zur Verfügung zu stellen.

---

[1]) Es handelte sich um die Dampfer „Englishman", „Manchester Engineer", „Berwindvale" und „Eagle Point". Siehe S. 106, 107, 108 und 110.

Inzwischen waren bei der Untersuchung der „Sussex" in Boulogne Teile eines deutschen Torpedos im Vorschiff des Dampfers gefunden worden. Ort und Zeit der Torpedierung der „Sussex" stimmten mit den Daten des Angriffs von „UB 29" überein. Ein anderes deutsches U-Boot war zu der fraglichen Stunde nicht an der Stelle gewesen. Es war offenbar, daß das von „UB 29" torpedierte Schiff kein anderes als die „Sussex" gewesen sein konnte.

Mit voller Wucht erfolgte darauf der Gegenstoß des Präsidenten Wilson. Die Note, welche er am 18. 4. an die deutsche Regierung richtete, war ein Ultimatum. Die Bedeutung des Ultimatums wurde von Wilson noch dadurch hervorgehoben, daß er es vor der Absendung in einer feierlichen Sitzung zur Kenntnis des Kongresses brachte. Dieser Bedeutung wegen wird der wesentliche Teil der amerikanischen Note, die am 20. 4. in Berlin überreicht wurde, wörtlich wiedergegeben:

„In Verfolgung der Politik des Unterseebootskrieges . . . die trotz des feierlichen Protestes der Regierung der Vereinigten Staaten begonnen wurde, haben die Unterseebootskommandanten der Kaiserlichen Regierung ein Verfahren rücksichtsloser Zerstörung geübt, die mehr und mehr während der letzten Monate deutlich werden ließ, daß die Kaiserliche Regierung keinen Weg gefunden hat, ihnen solche Beschränkungen aufzuerlegen, wie sie gehofft und versprochen hatte. Immer wieder hat die Kaiserliche Regierung der Regierung der Vereinigten Staaten feierlich versichert, daß zum mindesten Passagierschiffe nicht in dieser Weise behandelt werden würden, und gleichwohl hat sie wiederholt zugelassen, daß ihre Unterseebootskommandanten diese Versicherungen ohne jede Ahndung mißachteten. Noch im Februar dieses Jahres machte sie davon Mitteilung, daß sie alle bewaffneten Handelsschiffe in feindlichem Eigentum als Teil der bewaffneten Seestreitkräfte ihrer Gegner betrachten und als Kriegsschiffe behandeln werde, indem sie sich so, wenigstens implizite, verpflichtete, nicht bewaffnete Schiffe zu warnen und das Leben ihrer Passagiere und Besatzungen zu gewährleisten; aber sogar diese Beschränkung haben ihre Unterseebootskommandanten unbekümmert außer acht gelassen.

Neutrale Schiffe, sogar neutrale Schiffe auf der Fahrt von neutralem nach neutralem Hafen, sind ebenso wie feindliche Schiffe in ständig wachsender Zahl zerstört worden. Manchmal sind die angegriffenen Handelsschiffe gewarnt und zur Übergabe aufgefordert worden, bevor sie beschossen oder torpediert wurden; manchmal ist ihren Passagieren und Besatzungen die dürftige Sicherheit zugebilligt worden, daß man ihnen erlaubte, in die Boote zu gehen, bevor das Schiff versenkt wurde. Aber wieder und wieder wurde keine Warnung gegeben, nicht einmal den Personen an Bord eine Rettung in die Boote gestattet . . . Die Liste der Amerikaner die auf so angegriffenen und zerstörten Schiffen ihr Leben verloren haben, ist von Monat zu Monat gewachsen, bis die verhängnisvolle Zahl der Opfer in die Hunderte gestiegen ist.

Die Regierung der Vereinigten Staaten hat eine sehr geduldige Haltung eingenommen. Auf jeder Stufe dieser schmerzlichen Erfahrung von Tragödie über Tra-

gödie war sie bestrebt, durch wohlüberlegte Berücksichtigung der außergewöhnlichen Umstände eines Krieges ohne Beispiel sich lenken und durch Gefühle echtester Freundschaft für Volk und Regierung Deutschlands leiten zu lassen. Sie hat die aufeinanderfolgenden Erklärungen und Versicherungen der Kaiserlichen Regierung als selbstverständlich in voller Aufrichtigkeit und gutem Glauben abgegeben angenommen und hat die Hoffnung nicht aufgeben wollen, daß es der Kaiserlichen Regierung möglich sein werde, die Handlungen der Befehlshaber ihrer Seestreitkräfte in einer Weise zu regeln und zu überwachen, die ihr Verfahren mit den anerkannten, im Völkerrecht verkörperten Grundsätzen der Menschlichkeit in Einklang bringen werde. Sie hat den neuen Verhältnissen, für die es keine Präzedenzfälle gibt, jedes Zugeständnis gemacht und war willens, zu warten, bis die Tatsachen unmißverständlich und nur einer Auslegung fähig wurden.

Sie ist nun einer gerechten Würdigung ihrer eigenen Rechte schuldig, der Kaiserlichen Regierung zu erklären, daß dieser Zeitpunkt gekommen ist. Es ist ihr zu ihrem Schmerze klar geworden, daß der Standpunkt, den sie sogleich bei Beginn einnahm, unvermeidlich richtig ist, nämlich, daß der Gebrauch von Unterseebooten zur Zerstörung des feindlichen Handels notwendigerweise, gerade wegen des Charakters der verwendeten Schiffe, unter Angriffsmethoden, die ihre Verwendung naturgemäß mit sich bringt, gänzlich unvereinbar ist mit den Grundsätzen der Menschlichkeit, den seit langem bestehenden und unbestrittenen Rechten der Neutralen und den heiligen Vorrechten der Nichtkombattanten.

Wenn es noch die Absicht der Kaiserlichen Regierung ist, unbarmherzig und unterschiedslos weiter gegen Handelsschiffe mit Unterseebooten Krieg zu führen, ohne Rücksicht auf das, was die Regierung der Vereinigten Staaten als die heiligen und unbestrittenen Gesetze des internationalen Rechtes und die allgemein anerkannten Gebote der Menschlichkeit ansehen muß, so wird die Regierung der Vereinigten Staaten schließlich zu der Folgerung gezwungen, daß es nur einen Weg gibt, den sie gehen kann. Sofern die Kaiserliche Regierung nicht jetzt unverzüglich ein Aufgeben ihrer gegenwärtigen Methoden des Unterseebootskrieges gegen Passagier- und Frachtschiffe erklären und bewirken sollte, kann die Regierung der Vereinigten Staaten keine andere Wahl haben, als die diplomatischen Beziehungen zur Deutschen Regierung ganz zu lösen. Einen solchen Schritt faßt die Regierung der Vereinigten Staaten mit dem größten Widerstreben ins Auge, sie fühlt sich aber verpflichtet, ihn im Namen der Menschlichkeit und der Rechte neutraler Nationen zu unternehmen."

Die erste und sofortige Folge der amerikanischen „Sussex"-Note für die deutsche Kriegführung war die Einstellung des U-Bootskrieges in den Gewässern um England. Auf Verlangen des Reichskanzlers v. Bethmann Hollweg, der von vornherein zum Nachgeben fest entschlossen war, erließ der Chef des Admiralstabs, Admiral v. Holtzendorff, an die Hochseeflotte und das Marinekorps am 24. 4. die Anweisung:

„Bis auf weiteren Befehl dürfen U-Boote nur nach Prisenordnung Handelskrieg führen."

Der Chef der Hochseeflotte, Vizeadmiral Scheer, glaubte eine solche Form der U-Bootsverwendung nicht verantworten zu können, ließ alle in See befindlichen U-Boote durch Funkspruch zurückrufen und teilte dem Admiralstab mit, daß der Handelskrieg mit U-Booten gegen England damit aufhöre. Der Kommandierende Admiral des Marinekorps, Admiral v. Schröder, verfuhr mit den Booten der U-Flottille Flandern in der gleichen Weise, so daß tatsächlich der U-Bootskrieg im Kriegsgebiet um England mit Ausnahme des Minenkrieges in wenigen Tagen erlosch.

Die Erörterungen der deutschen Kriegsleitung über das weitere politische Verhalten gegenüber Amerika spielten sich in der Umgebung des Kaisers im Hauptquartier ab.

Als einer der ersten nahm Großadmiral v. Tirpitz das Wort, der zwar aus der Verantwortung entlassen war, der aber diese Verantwortung nach wie vor auf sich lasten fühlte, nachdem er sie so lange im Dienst für die Erschaffung der deutschen Seemacht getragen hatte. In einer Denkschrift, die er am 27. 4. dem Kaiser übersandte, setzte er vor der wichtigen Entscheidung, „vor der wichtigsten vielleicht des ganzen Krieges", noch einmal die ihn bewegenden Gedanken auseinander über die treibenden feindlichen Kräfte, die im Weltkrieg am Werk wären, und über die Möglichkeiten, ihnen zu begegnen: England der Hauptfeind — die U-Boote die einzige wirksame Waffe gegen ihn — Amerika kulturell und wirtschaftlich mit England von je her eng verbunden. Über die Einschätzung Amerikas im Kriege läßt der Großadmiral dieselben Ansichten folgen, die er in ähnlicher Form als seine Stellungnahme zu der Denkschrift des Staatssekretärs Helfferich vom 5. 8. 15 nach der dritten „Lusitania"-Note des Präsidenten Wilson verfochten hatte[1]):

„Heute ist das Interesse Amerikas an der englischen Wirtschaft so groß geworden, daß Amerika auf das Unmittelbarste am Siege Englands interessiert ist. Amerika ist ferner überzeugt, der englischen Cooperation zur Bekämpfung der japanischen Gefahr zu bedürfen und muß deshalb bestrebt sein, Englands europäische Flanke vor jeder Bedrohung sicher zu wissen. Aus alledem folgt das engste Zusammenwirken mit England, um unseren Sieg zu hintertreiben. Das und nichts anderes ist der Schlüssel zu der amerikanischen Politik in der U-Bootsfrage; Amerika *will* unsere Niederlage.

Leider ist das bei uns nicht überall zeitig genug erkannt worden; man glaubte immer wieder, daß man durch Nachgiebigkeit gegen Amerika sich dessen Wohlwollen erringen und entweder einen Gegensatz zwischen England und Amerika hervorrufen, oder doch die Vermittlung Amerikas zwischen uns und England ermöglichen werde. Diese Hoffnung war trügerisch und gefährlich.

---

[1]) Band 2, S. 193.

Es gab bei klarer Erkenntnis des amerikanischen Charakters und der amerikanischen Interessen nur einen Weg, auf dem die im Kriege eingetretene Entwicklung der englisch-amerikanischen Gemeinwirtschaft zwar nicht verhindert, aber doch vielleicht für uns weniger gefährlich gemacht werden konnte: Es war der Weg einer ausgeprägten offensiven Notenpolitik in der Munition- und Kriegslieferungsfrage und kühler Konsequenz in der U-Bootsfrage. Diesen Weg zu betreten, habe ich wiederholt und dringend dem Reichskanzler vorgeschlagen. Wir mußten erkennen, daß wir einem Erpresser gegenüberstanden. Dadurch aber, daß wir eine grundsätzliche Position nach der andern vor dem amerikanischen Druck und vor der amerikanischen Drohung räumten, haben wir im Gegenteil erreicht, daß Amerika in seinen Ansprüchen und in seiner Taktik immer weiter gestärkt wurde. Forderungen, die wir noch vor einem Jahr bei kühler Festigung ohne Gefahr eines Bruches hätten ablehnen können, sind heute in gesteigerten Abmessungen zu einer Prestigefrage für Amerika geworden . . ."

Zu der militärpolitischen Frage der Verwendung der U-Boote im Handelskrieg:

„Hatten wir freilich nicht die Überzeugung, daß wir durch den scharfen U-Bootskrieg einen durchschlagenden Erfolg gegen England erzielen konnten, so gab es noch einen zweiten einfachen Weg, die Möglichkeit eines Konfliktes mit Amerika ganz aus dem Wege zu räumen: nämlich den eines völligen Verzichts auf den U-Bootshandelskrieg.

Auch diesen Weg sind wir nicht gegangen, sondern haben uns im Gegenteil entschlossen, zwar nicht einen scharfen U-Bootskrieg zu führen, aber doch von der U-Bootswaffe unter gewissen Einschränkungen weiteren Gebrauch zu machen, ein Verfahren, das die gleiche Abnutzung der U-Boote und des Personals wie der scharfe U-Bootskrieg und ein noch größeres Risiko für die Boote mit sich bringen mußte. Diesen Entschluß haben wir durch die Denkschrift an die Neutralen vom 8. 2. 16 unter Streichung unserer militärischen Entschlossenheit der Welt laut verkündigt. Ich selbst bin bei dieser Entscheidung nicht zugezogen worden. Von Anfang an habe ich die Überzeugung gehabt, daß auf diesem Wege ein durchschlagender Erfolg nicht zu erreichen, andererseits die Gefahr eines Bruches mit Amerika aber nicht vermieden sein würde, ebensowenig wie bei einem scharfen U-Bootskrieg . . ."

Nach diesen rückschauenden Betrachtungen folgender Rat für die Zukunft:

„Euere Majestät wollten mir gestatten, in dieser ernsten Stunde nach gewissenhafter Prüfung auf Grund meiner genauen Kenntnis des Materials unserer U-Boote . . . zu wiederholen, daß wir imstande sind, bei scharfer einheitlicher Führung des U-Bootskrieges in einer Reihe von Monaten einen durchschlagenden Erfolg gegen England zu erzielen. Das neuerdings in die Erscheinung getretene Verfahren unserer Hochseeflotte wird einen solchen Erfolg wesentlich unterstützen. Zwar ist durch den Verlust der letzten Monate viel versäumt. England hat sich neu verproviantiert, seinen Schiffsraum nach Möglichkeit vermehrt und neue Abwehrmaßnahmen getroffen. Trotzdem wird es bei Konzentrierung der Kriegführung gegen England auch jetzt noch möglich sein, den Lebensnerv Englands wirksam zu treffen . . .

Können wir aber dies Ergebnis erreichen, so ist Amerika weder durch sein Geld, noch durch Beschlagnahme unserer Schiffe, noch auf irgendeine andere Weise imstande, uns diesen Erfolg zu entreißen . . ."

Der Kaiser nahm die Denkschrift entgegen; einen persönlichen Vortrag des Großadmirals v. Tirpitz aber, den dieser erbeten hatte, lehnte er ab.

Für eine unbedingte und sofortige Eröffnung des uneingeschränkten U-Bootskrieges setzte sich auch der Chef des Generalstabes des Feldheeres, General v. Falkenhayn, ein. In einem längeren Gespräch mit dem Kaiser an einem der letzten Apriltage trug der General sein Urteil über die Kriegslage vor und kam zu dem Schluß, „er müsse auf die Fortsetzung der Aktion gegen Verdun verzichten, wenn der U-Bootskrieg suspendiert werde, und zwar, weil selbst ein voller Erfolg der Verdun-Aktion die Opfer nicht lohne, wenn die Suspendierung des U-Bootskrieges den Engländern Luft gebe und den Franzosen die Hoffnung auf weitere englische Hilfe lasse". So nachdrücklich vertrat General v. Falkenhayn diese seine Ansicht, daß er am 2. 5., als der Kaiser sich anders entschieden hatte, um Entlassung aus seiner Stellung bat, — eine Bitte, die allerdings später auf Wunsch des Kaisers zurückgezogen wurde.

Ganz anders war das Verhalten des Admirals v. Holtzendorff. In wesentlichen Punkten unterzog er seine Meinung über den uneingeschränkten U-Bootskrieg, die er seit dem 30. 12. 15 wiederholt und gleichlautend dem Generalstabschef, dem Kanzler und dem Kaiser gegenüber vertreten hatte, einer grundsätzlichen Änderung, legte diese am 30. 4. in einem Brief an den Chef des Marinekabinetts, Admiral v. Müller, schriftlich nieder, der sie am folgenden Tage dem Kaiser vortrug.

Nach einer einleitenden Schilderung der Gesamtkriegslage, die er für Deutschland als günstig ansah, führte Admiral v. Holtzendorff aus:

„Eine wesentliche Änderung dieser militärisch günstigen Lage ist nicht zu erwarten, aber ebensowenig ein entscheidender Gesamtsieg. Wirtschaftlich macht sich die Abschnürung von aller Zufuhr von See und den Neutralen her zunehmend geltend, auch eine gute Ernte bringt keine volle Sicherung für die Zukunft, wenn Englands gewaltsame Handelspolitik nicht außer Kraft gesetzt wird. So liegt wirtschaftlich das Verhältnis anders als militärisch: Die Gegner halten länger aus als wir.

Ein Kriegsende muß somit von u n s herbeigeführt werden! Man wird mit Berechtigung voraussetzen können, daß eine Schädigung Englands, die dieses dahin führt, den Frieden als das bessere Geschäft zu suchen, auch die anderen Gegner zum Frieden zwingen wird. England ist allein im Handelskrieg tödlich zu treffen; das einzige Mittel dazu bietet sich im rücksichtslos geführten U-Bootskrieg, dessen Wirkung über

6 bis 8 Monate hinaus England nicht ertragen wird, wenn es allein auf seine jetzigen Bundesgenossen angewiesen bleibt.

Der rücksichtslos geführte U-Bootskrieg trifft nicht England allein, sondern mit gleicher Wucht auch die neutrale Schiffahrt an Gut und Leben. Die kleinen Neutralen müßten und würden der Gewalt weichen, den Handel mit England einstellen. Amerika protestiert gegen diese U-Bootskriegführung und bedroht uns mit Krieg. Militärisch würde dieser — zumal seitens der Marine — wohl oder übel in Kauf zu nehmen sein, wirtschaftlich verschlimmert er unsere Lage wesentlich. Das reiche unnahbare Land kann an sich den Kriegszustand ein Jahrzehnt ertragen, es bietet aber auch unseren ermattenden Gegnern eine erhebliche moralische und materielle Stütze, die diese jedenfalls zu längerem Widerstand befähigen und ermutigen würde — auch England. Unser Ziel, das Kriegsende in absehbarer Zeit herbeizuführen, wird entrückt, Deutschland der Erschöpfung ausgesetzt.

Da die gegenwärtige Kriegslage durchaus nicht dazu angetan ist, uns ein Vabanquespiel aufzunötigen, muß der militärische Plus-Stand gesichert und gehoben werden durch Diplomatenarbeit, mit dem Ziel, uns zunächst weitere ernsthafte Feinde vom Halse zu halten, andererseits Wege zu suchen und zu beschreiten, die der Einigkeit unserer Gegner unter sich Abbruch tun und damit Separat-Friedensaussichten eröffnen sollen.

Gelingt es, Amerika in Frieden mit uns zu erhalten und durch Zugeständnisse in der Art der U-Bootskriegführung es zu einem wirkungsvollen Druck auf England zu veranlassen, dahin, daß der legale Handel der Neutralen mit den Kriegführenden wiederhergestellt wird, so erhalten wir die wirtschaftliche Stärkung, die uns instand setzt, unsere günstige militärische Lage auf lange Zeit hin zu behaupten und damit den Krieg zu gewinnen.

Ein Bruch mit Amerika gibt uns zwar die Chance der rücksichtslosen U-Bootskriegführung gegen England, aber nur unter Bedingungen, die uns unter Verlängerung des Krieges sicher keinerlei wirtschaftliche Erleichterung und Erlösung bringen; solche Bedingungen auf uns zu nehmen, bleibt immer noch unser Los, wenn der Versuch, Amerika aus dem Spiel zu lassen, scheitern sollte. Diesen Versuch um einiger Hunderttausend Tonnen feindlicher Handelsschiffstonnage wegen, die wir innerhalb der Versuchszeit vernichten könnten, zu unterlassen, kann ich selbst von meiner Stelle aus nicht befürworten."

Im Laufe des einen Monats, in dem die vorausgesehene und oft besprochene Möglichkeit eines Krieges mit Amerika nahegerückt war, hatte Admiral v. Holtzendorff seine Überzeugung in das Gegenteil umgestellt: England würde den uneingeschränkten U-Bootskrieg nicht länger als sechs bis acht Monate ertragen können; aber nur dann wäre mit solchem Ende zu rechnen, wenn sich Amerika nicht als Bundesgenosse an Englands Seite stellte. Der Kriegseintritt Amerikas würde die Gegner zu längerem Widerstand befähigen, das erstrebte Ziel, in absehbarer Zeit den Kriegsschluß herbeizuführen, wäre entrückt, Deutschland der Erschöpfung ausgesetzt. Der U-Bootskrieg ein Vabanquespiel.

Der Kaiser, der sich am 30. 4. vor die schwere Wahl gestellt sah, entweder die blutig erstrittenen Erfolge von Verdun oder den Frieden mit Amerika aus der Hand geben zu sollen, nahm die Wandlung des verantwortlichen Seekriegs-Beraters wie eine Befreiung auf.

Auf die Seite des Reichskanzlers waren ferner bereits in den Vorbesprechungen der Staatssekretär des Reichsschatzamtes Helfferich und der neue Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts, Admiral v. Capelle, getreten. Die Stellungnahme des ersteren zum U-Bootskrieg und zu Amerika war die gleiche geblieben, die er am 5. 8. 15 in der „Lusitania"-Frage mit ausführlicher Begründung und Zukunftsentwürfen niedergelegt hatte[1]): Warnung vor den wirtschaftlichen und finanziellen Machtmitteln eines feindlichen Amerika; Anstreben eines politischen Einvernehmens mit den Vereinigten Staaten gegen England. Admiral v. Capelle hatte die Ansicht vertreten, daß das Führen des U-Bootskrieges nach der Prisenordnung im Vergleich zu der bisherigen Art des U-Bootskrieges keine nennenswerte Minderung der Erfolge bedeuten würde. Der weitaus größere Teil der Versenkungen sei schon immer vom aufgetauchten U-Boot mit dem Geschütz vor sich gegangen. Mit der fortschreitenden Vergrößerung der U-Bootstypen und der Verstärkung ihrer Artillerie würde sich in Zukunft das Verhältnis noch mehr zugunsten der Geschützverwendung ändern. Die militärischen und die politischen Bedingungen des U-Bootskrieges ließen sich daher nach seiner Ansicht bis zu einem gewissen Grade wohl vereinigen.

Am 1. 5. fiel die Entscheidung des Kaisers im Sinne des Reichskanzlers. Den Forderungen des amerikanischen Ultimatums sollte nachgegeben werden in der Erwartung und unter dem ausdrücklichen Vorbehalt, daß Präsident Wilson seine mehrfachen feierlichen Versicherungen wahr mache, sich für die Vermittlung des Friedens mit der ganzen Kraft, die hinter ihm stand, einsetzen zu wollen.

Über den Wortlaut der vom Auswärtigen Amt vorbereiteten, an die amerikanische Regierung abzusendenden Antwort wurde am 2. 5. im Hauptquartier zwischen dem Reichskanzler und dem Admiralstabschef Übereinstimmung erzielt.

Am 4. 5. wurde die Note dem amerikanischen Botschafter in Berlin ausgehändigt.

Der ganze berechtigte Groll, der sich im deutschen Volk über die Feindseligkeit der amerikanischen Neutralität angesammelt hatte, und die Über-

[1]) Band 2, S. 190/192.

windung, die es kostete, dennoch die Hand abermals zu einem Ausgleich zu bieten, klingt aus den Worten dieser Note wider:

„Die Deutsche Regierung hat das ihr von der Regierung der Vereinigten Staaten in Sachen der »Sussex« mitgeteilte Material an die beteiligten Marinestellen zur Prüfung weitergegeben. Auf Grund der bisherigen Ergebnisse dieser Prüfung verschließt sie sich nicht der Möglichkeit, daß das in ihrer Note vom 10. v. Mts. erwähnte, von einem deutschen Unterseeboot torpedierte Schiff in der Tat mit der »Sussex« identisch ist. Die Deutsche Regierung darf sich eine weitere Mitteilung hierüber vorbehalten, bis einige noch ausstehende, für die Beurteilung des Sachverhalts ausschlaggebende Feststellungen erfolgt sind. Falls es sich erweisen sollte, daß die Annahme des Kommandanten, ein Kriegsschiff vor sich zu haben, irrig war, so wird die Deutsche Regierung die sich hieraus ergebenden Folgerungen ziehen.

Die Regierung der Vereinigten Staaten hat an den Fall der »Sussex« eine Reihe von Behauptungen geknüpft, die in dem Satze gipfeln, daß dieser Fall nur ein Beispiel für die vorbedachte Methode unterschiedsloser Zerstörung von Schiffen aller Art, Nationalität und Bestimmung durch die Befehlshaber der deutschen Unterseeboote sei. Die Deutsche Regierung muß diese Behauptung mit Entschiedenheit zurückweisen. Auf eine ins einzelne gehende Zurückweisung glaubt sie indessen im gegenwärtigen Stadium der Angelegenheit verzichten zu sollen, zumal, da die Amerikanische Regierung es unterlassen hat, ihre Behauptung durch konkrete Angaben zu begründen. Die Deutsche Regierung begnügt sich mit der Feststellung, daß sie, und zwar lediglich mit Rücksicht auf die Interessen der Neutralen, in dem Gebrauch der Unterseebootswaffe sich weitgehende Beschränkungen auferlegt hat, obwohl diese Beschränkungen notwendigerweise auch den Feinden Deutschlands zugute kommen, eine Rücksicht, der die Neutralen bei England und seinen Verbündeten nicht begegnet sind.

In der Tat sind die deutschen Seestreitkräfte angewiesen, den Unterseebootskrieg nach den allgemeinen völkerrechtlichen Grundsätzen über die Anhaltung, Durchsuchung und Zerstörung von Handelsschiffen zu führen, mit der einzigen Ausnahme des Handelskrieges gegen die im englischen Kriegsgebiet betroffenen feindlichen Frachtschiffe, deretwegen der Regierung der Vereinigten Staaten niemals, auch nicht durch die Erklärung vom 8. 2. d. J., eine Zusicherung gegeben worden ist. Einen Zweifel daran, daß die entsprechenden Befehle loyal gegeben worden sind und loyal ausgeführt werden, kann die Deutsche Regierung niemandem gestatten. Irrtümer, wie sie tatsächlich vorgekommen sind, lassen sich bei keiner Art der Kriegführung ganz vermeiden und sind in dem Seekrieg gegen einen Feind, der sich aller erlaubten und unerlaubten Listen bedient, erklärlich. Aber auch abgesehen von Irrtümern birgt der Seekrieg genau wie der Landkrieg für neutrale Personen und Güter, die in den Bereich der Kämpfe gelangen, unvermeidliche Gefahren in sich. Selbst in Fällen, in denen die Kampfhandlung sich lediglich in den Formen des Kreuzerkrieges abgespielt hat, sind wiederholt neutrale Personen und Güter zu Schaden gekommen. Auf die Minengefahr, der zahlreiche Schiffe zum Opfer gefallen sind, hat die Deutsche Regierung wiederholt aufmerksam gemacht.

Die Deutsche Regierung hat der Regierung der Vereinigten Staaten mehrfach Vorschläge gemacht, die bestimmt waren, die unvermeidlichen Gefahren des Seekrieges für amerikanische Reisende und Güter auf ein Mindestmaß zurückzuführen. Leider hat die Regierung der Vereinigten Staaten nicht geglaubt, auf diese Vorschläge ein-

gehen zu sollen; andernfalls würde sie dazu beigetragen haben, einen großen Teil der Unfälle zu verhindern, von denen inzwischen amerikanische Staatsangehörige betroffen worden sind. Die Deutsche Regierung hält auch heute noch an ihrem Angebot fest, Vereinbarungen in dieser Richtung zu treffen.

Entsprechend den wiederholt von ihr abgegebenen Erklärungen kann die Deutsche Regierung auf den Gebrauch der Unterseebootwaffe auch im Handelskrieg nicht verzichten. Wenn sie sich heute in der Anpassung der Methoden des Unterseebootskrieges an die Interessen der Neutralen zu einem weiteren Entgegenkommen entschließt, so sind für sie Gründe bestimmend, die sich über die Bedeutung der vorliegenden Streitfrage erheben.

Die Deutsche Regierung mißt den hohen Geboten der Menschlichkeit keine geringere Bedeutung bei als die Regierung der Vereinigten Staaten. Sie trägt auch voll Rechnung der langen gemeinschaftlichen Arbeit der beiden Regierungen an einer von diesen Geboten geleiteten Ausgestaltung des Völkerrechts, deren Ziel stets die Beschränkung des Land- und Seekriegs auf die bewaffnete Macht der Kriegführenden und die tunlichste Sicherung der Nichtkämpfenden gegen die Grausamkeiten des Krieges gewesen ist.

Für sich allein würden jedoch diese Gesichtspunkte, so bedeutsam sie sind, für die Deutsche Regierung bei dem gegenwärtigen Stand der Dinge nicht den Ausschlag geben können.

Denn gegenüber dem Appell der Regierung der Vereinigten Staaten an die geheiligten Grundsätze der Menschlichkeit und des Völkerrechts muß die Deutsche Regierung erneut und mit allem Nachdruck feststellen, daß es nicht die Deutsche, sondern die Britische Regierung gewesen ist, die diesen furchtbaren Krieg unter Mißachtung aller zwischen den Völkern vereinbarten Rechtsnormen auf Leben und Eigentum der Nichtkämpfer ausgedehnt hat, und zwar ohne jede Rücksicht auf die durch diese Art der Kriegführung schwer geschädigten Interessen und Rechte der Neutralen und Nichtkämpfenden. In der bittersten Notwehr gegen die rechtswidrige Kriegführung Englands, im Kampf um das Dasein des deutschen Volkes hat die deutsche Kriegführung zu dem harten, aber wirksamen Mittel des Unterseebootkrieges greifen müssen. Bei dieser Sachlage kann die Deutsche Regierung nur erneut ihr Bedauern darüber aussprechen, daß die humanitären Gefühle der Amerikanischen Regierung, die sich mit so großer Wärme den bedauernswerten Opfern des Unterseebootskrieges zuwenden, sich nicht mit der gleichen Wärme auch auf die vielen Millionen von Frauen und Kindern erstrecken, die nach der erklärten Absicht der englischen Regierung in den Hunger getrieben werden und durch ihre Hungerqualen die siegreichen Armeen der Zentralmächte zu schimpflicher Kapitulation zwingen sollen. Die Deutsche Regierung und mit ihr das deutsche Volk hat für dieses ungleiche Empfinden um so weniger Verständnis, als sie zu wiederholten Malen sich ausdrücklich bereit erklärt hat, sich mit der Anwendung der Unterseebootwaffe streng an die vor dem Krieg anerkannten völkerrechtlichen Normen zu halten, falls England sich dazu bereit findet, diese Normen gleichfalls seiner Kriegführung zugrunde zu legen. Die verschiedenen Versuche der Regierung der Vereinigten Staaten, die Großbritannische Regierung hierzu zu bestimmen, sind an der strikten Ablehnung der Britischen Regierung gescheitert. England hat auch weiterhin Völkerrechtsbruch auf Völkerrechtsbruch gehäuft und in der Vergewaltigung der Neutralen jede Grenze überschritten. Seine letzte Maßnahme, die Erklärung deutscher

Bunkerkohle als Bannware, verbunden mit den Bedingungen, zu denen allein englische Bunkerkohle an die Neutralen abgegeben wird, bedeutet nichts anderes, als den Versuch, die Tonnage der Neutralen durch unerhörte Erpressung unmittelbar in den Dienst des englischen Wirtschaftskrieges zu zwingen.

Das deutsche Volk weiß, daß es in der Hand der Regierung der Vereinigten Staaten liegt, den Krieg im Sinne der Menschlichkeit und des Völkerrechts auf die Streitkräfte der kämpfenden Staaten zu beschränken. Die Amerikanische Regierung wäre dieses Erfolges sicher gewesen, wenn sie sich entschlossen hätte, ihre unbestreitbaren Rechte auf die Freiheit der Meere England gegenüber nachdrücklich geltend zu machen. So aber steht das deutsche Volk unter dem Eindruck, daß die Regierung der Vereinigten Staaten von Deutschland in dessen Existenzkampf die Beschränkung im Gebrauch einer wirksamen Waffe verlangt, und daß sie die Aufrechterhaltung ihrer Beziehungen zu Deutschland von der Erfüllung dieser Forderung abhängig macht, während sie sich gegenüber den völkerrechtswidrigen Methoden seiner Feinde mit Protesten begnügt. Auch ist dem deutschen Volke bekannt, in wie weitem Umfang unsere Feinde aus den Vereinigten Staaten mit Kriegsmitteln aller Art versehen werden.

Unter diesen Umständen wird es verstanden werden, daß die Anrufung des Völkerrechts und der Gefühle der Menschlichkeit im deutschen Volke nicht den vollen Widerhall finden kann, dessen ein solcher Appell hier unter anderen Verhältnissen stets sicher ist.

Wenn die Deutsche Regierung sich trotzdem zu einem äußersten Zugeständnis entschließt, so ist für sie entscheidend einmal die mehr als hundertjährige Freundschaft zwischen den beiden großen Völkern, sodann aber der Gedanke an das schwere Verhängnis, mit dem eine Ausdehnung und Verlängerung dieses grausamen und blutigen Krieges die gesamte zivilisierte Menschheit bedroht.

Das Bewußtsein der Stärke hat es der Deutschen Regierung erlaubt, zweimal im Laufe der letzten Monate ihre Bereitschaft zu einem Deutschlands Lebensinteressen sichernden Frieden offen und vor aller Welt zu bekunden. Sie hat damit zum Ausdruck gebracht, daß es nicht an ihr liegt, wenn den Völkern Europas der Friede noch länger vorenthalten bleibt. Mit um so stärkerer Berechtigung darf die Deutsche Regierung aussprechen, daß es vor der Menschheit und der Geschichte nicht zu verantworten wäre, nach 21monatiger Kriegsdauer die über den Unterseebootskrieg entstandene Streitfrage eine den Frieden zwischen dem deutschen und dem amerikanischen Volke ernstlich bedrohende Wendung nehmen zu lassen.

Einer solchen Entwicklung will die Deutsche Regierung, soweit es an ihr liegt, vorbeugen. Sie will gleichzeitig ein letztes dazu beitragen, um — solange der Krieg noch dauert — die Beschränkung der Kriegführung auf die kämpfenden Streitkräfte zu ermöglichen, ein Ziel, das die Freiheit der Meere einschließt und in dem sich die Deutsche Regierung mit der Regierung der Vereinigten Staaten auch heute noch einig glaubt.

Von diesem Gedanken geleitet, teilt die Deutsche Regierung der Regierung der Vereinigten Staaten mit, daß Weisung an die deutschen Seestreitkräfte ergangen ist, in Beobachtung der allgemeinen völkerrechtlichen Grundsätze über Anhaltung, Durchsuchung und Zerstörung von Handelsschiffen auch innerhalb des Seekriegsgebiets Kauffahrteischiffe nicht ohne Warnung und Rettung der Menschenleben zu versenken, es sei denn, daß sie fliehen oder Widerstand leisten.

In dem Daseinskampf, den Deutschland zu führen gezwungen ist, kann ihm jedoch von den Neutralen nicht zugemutet werden, sich mit Rücksicht auf ihre Interessen im Gebrauch einer wirksamen Waffe Beschränkungen aufzuerlegen, wenn seinen Gegnern gestattet bleibt, ihrerseits völkerrechtswidrige Mittel nach Belieben zur Anwendung zu bringen. Ein solches Verlangen würde mit dem Wesen der Neutralität unvereinbar sein. Die Deutsche Regierung ist überzeugt, daß der Regierung der Vereinigten Staaten eine derartige Zumutung fernliegt; dies entnimmt sie aus der wiederholten Erklärung der Amerikanischen Regierung, daß sie allen Kriegführenden gegenüber die verletzte Freiheit der Meere wiederherzustellen entschlossen sei.

Die Deutsche Regierung geht demgemäß von der Erwartung aus, daß ihre neue Weisung an die Seestreitkräfte auch in den Augen der Regierung der Vereinigten Staaten jedes Hindernis für die Verwirklichung der in der Note vom 23. 7. 15 angebotenen Zusammenarbeit zu der noch während des Krieges zu bewirkenden Wiederherstellung der Freiheit der Meere aus dem Wege räumt, und sie zweifelt nicht daran, daß die Regierung der Vereinigten Staaten nunmehr bei der Großbritannischen Regierung die alsbaldige Beobachtung derjenigen völkerrechtlichen Normen mit allem Nachdruck verlangen und durchsetzen wird, die vor dem Kriege allgemein anerkannt waren und die insbesondere in den Noten der Amerikanischen Regierung an die Britische Regierung vom 28. 12. 14 und vom 5. 11. 15 dargelegt sind. Sollten die Schritte der Regierung der Vereinigten Staaten nicht zu dem gewollten Erfolge führen, den Gesetzen der Menschlichkeit bei allen kriegführenden Nationen Geltung zu verschaffen, so würde die Deutsche Regierung sich einer neuen Sachlage gegenübersehen, für die sie sich die volle Freiheit der Entschließungen vorbehalten muß."

Die von der deutschen Regierung betonte Absicht, sich die Wiederaufnahme einer anderen Art des U-Bootskrieges je nach dem Verhalten der Gegenseite vorzubehalten, wurde von dem Präsidenten Wilson in einer Note vom 10. 5. zurückgewiesen:

„Um die Möglichkeit eines Mißverständnisses zu vermeiden" — so heißt es in dem Wilsonschen Einspruch —, „teilt die Regierung der Vereinigten Staaten der Kaiserlichen Regierung mit, daß sie keinen Augenblick den Gedanken in Betracht ziehen, geschweige denn erörtern kann, daß die Achtung der Rechte amerikanischer Bürger auf der hohen See von seiten der deutschen Marinebehörden in irgendeiner Weise oder im geringsten Grade von dem Verhalten irgendeiner anderen Regierung, das die Rechte der Neutralen und Nichtkämpfenden berührt, abhängig gemacht werden sollte. Die Verantwortlichkeit in diesen Dingen ist getrennt, nicht gemeinsam; absolut, nicht relativ."

Darauf gab die deutsche Regierung keine Antwort. Der „Sussex"-Fall als solcher war damit abgeschlossen. Eine dauernde Nachwirkung aber blieb bestehen. Die politische Form, in der der Präsident der Vereinigten Staaten seine Grundsätze hinsichtlich des U-Bootskrieges vor aller Welt ausgesprochen hatte, prägte jene ultimativen Sätze der amerikanischen Note zu etwas Unabänderlichem und Endgültigem.

Was die deutsche Kriegführung durch den Anlauf mit den U-Booten im Februar und den Rückzug Anfang Mai 1916 politisch und militärisch einbüßte, war Gewinn für England.

Von dem Druck des U-Bootskrieges wurde England dank dem Eingreifen Amerikas befreit. Das angebahnte, in London befürchtete Einvernehmen zwischen Berlin und Washington, das Beilegen der „Lusitania"-Streitfrage, war in letzter Stunde mißglückt; die Entwaffnung der Handelsschiffe war von der Erörterung ausgeschieden.

Eine nicht unbeträchtliche Menge von Zündstoff, mehr als man in Deutschland gewahr geworden war, hatte sich Anfang 1916 in den Beziehungen zwischen den Vereinigten Staaten und England angehäuft durch die unausgesetzte Schädigung, welcher der amerikanische Handel gleich dem aller anderen neutralen Seehandelsstaaten durch den englischen Wirtschaftskrieg ausgesetzt war. Eine ähnliche Spannung herrschte jetzt, wie sie die Auswirkungen der englischen Order in Council vom 11. 3. 15[1]) mit ihrer Vergewaltigung aller Zufuhr zu den deutschen Nachbarländern nach und nach erzeugt hatten. Am 21. 7. 15 hatte der amerikanische Botschafter in London, W. H. Page, der mehr englisch als amerikanisch fühlte und handelte, nach Washington geschrieben, er sähe keine andere Lösung des amerikanisch-englischen Zwistes, als eine neue „Lusitania"-Beleidigung, die den Krieg bringen würde[2]). Damals war der „Arabic"-Fall den Engländern zu Hilfe gekommen, jetzt tat es der „Sussex"-Fall. Alles was seit November 1915 an amerikanischen Protesten und unbequemen Vorstellungen in London lag[3]), hatte im März 1916 den geeigneten Hintergrund, ablehnend beantwortet zu werden. Die englische Blockade war, vorläufig jedenfalls, durch die Wilsonsche „Freiheit der Meere" nicht mehr bedroht.

Ein militärisches Nachspiel hatte der Torpedoschuß auf den Dampfer „Sussex" noch für den Kommandanten von „UB 29". Dem Buchstaben des Befehls entsprach jener Torpedoschuß nicht, da Passagierdampfer selbst dort, auf dem Wege der feindlichen Truppen- und Materialtransporte, nicht angegriffen werden sollten. Dem Kommandierenden Admiral des Marine-

---

[1]) Band 2, S. 70—72.

[2]) Charles Seymor: "The intimate papers of Colonel House", Band 2, S. 57: "It is a curious thing to say. But the only solution that I see is another Lusitania — outrage, which would force war."

[3]) Siehe S. 69.

korps, Admiral v. Schröder, lag es fern, den U-Bootskommandanten zur Verantwortung zu ziehen, der in dem festen Glauben gehandelt hatte, ein Kriegszwecken dienendes Fahrzeug vor sich zu haben. Der Chef des Admiralstabes, Admiral v. Holtzendorff, jedoch kam nach Rücksprache mit dem Reichskanzler zu der Überzeugung, die er am 8. 5. durch den Chef des Marinekabinetts an den Kaiser übermittelte, daß sich bei der augenblicklichen politischen Lage eine Bestrafung des Kommandanten nicht umgehen ließe. Diese wurde alsdann durch den Kaiser ausgesprochen.

Der Fall lag, seemännisch und militärisch betrachtet, so, daß der U-Bootskommandant in diesem Falle nicht anders handeln konnte. Der Dampfer „Sussex" trug keinerlei Kennzeichen eines Passagierdampfers. Der handelsschiffsmäßige Anstrich des Schiffes, insbesondere der breite, weithin sichtbare weiße Streifen um den ganzen Schiffskörper in Höhe der Seitenfenster, das allgemeine Merkmal der Passagierdampfer, war, wie durch photographische Beweise unumstößlich feststeht und nicht bestritten wird, im Kriege entfernt worden und durch einen gleichmäßigen dunklen Anstrich nach Art der Kriegsschiffe ersetzt worden. Dem Admiralstab war auch bekannt, daß die „Sussex" in jener Zeit mehrfach zum Transport von Truppen benutzt worden ist. Passagierdampfer laufen ferner mit hoher Geschwindigkeit. Schnell zieht das ganze Zielbild im Sehrohr am Auge des Kommandanten vorüber. Sekunden sind es, in denen der U-Bootskommandant den Eindruck gewinnen und seinen Entschluß fassen muß. Der Angriff auf die „Sussex" spielte sich noch dazu auf verhältnismäßig große Entfernung ab, auf 1300 m fiel der Schuß, das Schiff konnte nur von weitem betrachtet werden.

U-Bootsoffiziere, die Erfahrung im Handelskrieg besaßen, hätten auf Befragen immer bekundet, daß sie eine Gewähr dafür, welcher Art und Bestimmung ein Handelsschiff war, das sie vom getauchten U-Boot aus versenkten, unmöglich unter allen Umständen übernehmen könnten. Wenn sich vor dem „Sussex"-Fall noch nicht vollständige Klarheit darüber verbreitet hatte, nachher mußte der letzte Zweifel, auch bei dem Chef des Admiralstabs, beseitigt sein: Warnungsloses Versenken war mit der Forderung, politische Mißhelligkeiten zu vermeiden, nicht zu vereinen.

Zu beschließen war nun, ob und in welcher Form der U-Bootshandelskrieg gegen England weitergeführt werden sollte. Die deutsche Regierung hatte sich am 4. 5. durch die Erklärung gebunden, daß ihre Seestreitkräfte — widerruflich — „in Beobachtung der allgemeinen völkerrechtlichen Grundsätze über Anhalten, Durchsuchen und Zerstören von

Handelsschiffen" verwendet werden würden. Die Frage war: Konnte überhaupt mit U-Booten nach jenen aus früherer Zeit stammenden Grundsätzen Handelskrieg geführt werden? Wie wurden die Grundsätze von amerikanischer Seite, auf die es der praktischen Politik nach Lage der Dinge ankam, aufgefaßt, nachdem das U-Boot als neues Kampfmittel des Seekrieges aufgetreten war?

In der dritten amerikanischen „Lusitania"-Note vom 21. 7. 15 finden sich die wenig beachteten Worte des Präsidenten Wilson[1]):

„Die Ereignisse der letzten zwei Monate haben klar gezeigt, daß es möglich und ausführbar ist, die Operationen der Unterseeboote, wie sie die Tätigkeit der deutschen Marine innerhalb des sogenannten Kriegsgebiets kennzeichnen, in wesentlicher Übereinstimmung mit den anerkannten Gebräuchen einer geordneten Kriegführung zu halten. Die ganze Welt hat mit Interesse und mit wachsender Genugtuung auf die Darlegung dieser Möglichkeit durch die deutschen Kommandanten geblickt. Es ist mithin offenbar möglich, das ganze Verfahren bei Unterseebootsangriffen der Kritik, die es hervorgerufen hat, zu überheben und die Hauptursachen des Anstoßes zu beseitigen."

In dem gleichen Sinne das Lansing-Memorandum vom 18. 1. 16:

„Ich bin nicht der Ansicht, daß ein Kriegführender des geordneten Gebrauchs der Unterseeboote zum Handelskrieg beraubt werden sollte, da jene Kriegswerkzeuge ihre Wirksamkeit in diesem praktischen Zweige der Kriegführung auf hoher See bewiesen haben."

Dann nach dem „Sussex"-Fall der Rückfall des Präsidenten Wilson in seiner Note vom 20. 4. 16:

„Es ist der amerikanischen Regierung klargeworden, . . . daß der Gebrauch von Unterseebooten zur Zerstörung des feindlichen Handels notwendigerweise, gerade wegen des Charakters der verwendeten Schiffe, unter Angriffsmethoden, die ihre Verwendung naturgemäß mit sich bringt, gänzlich unvereinbar ist mit den Grundsätzen der Menschlichkeit."

Die Stellungnahme der amerikanischen Regierung war demnach nicht immer die gleiche gewesen. Für die deutsche Seekriegführung bestand, genau genommen, Ungewißheit. Tatsache war jedoch, daß in den rund 14 Monaten U-Bootskrieg keine der vielen Kriegshandlungen der U-Boote „nach der Prisenordnung" einen politischen Zwischenfall hervorgerufen hat. Der Chef des Admiralstabs war daher der Meinung, daß diese Form des U-Bootskrieges nach allem vertretbar sei. Am 24. 4. hatte er, wie erwähnt, an Flotte und Marinekorps die Anweisung gegeben, daß bis auf

[1]) Band 2, S. 179.

weiteren Befehl U-Bootskrieg nur nach Prisenordnung — nicht anders — geführt werden dürfe. Die beiden Frontstellen hatten den U-Bootskrieg darauf ganz eingestellt, da sie das Verfahren nach der Prisenordnung militärisch nicht für annehmbar hielten. Der Chef des Admiralstabs unternahm es darauf nicht, einen Befehl des Kaisers zu erwirken, daß der U-Bootshandelskrieg trotz der Ablehnung der Front aufzunehmen sei.

Die Anweisung des Admirals v. Holtzendorff am 24. 4. 16 hatte infolgedessen die gleiche Wirkung wie sein Befehl vom 18. 9. 15. Der U-Bootskrieg in dem ganzen Seegebiet um England kam, bis auf den Minenkrieg, zum Erliegen.

10. Die Tätigkeit der U-Boote im Mittelmeer Mai bis September 1916.

Karte III, IX und XIV.

Die Vorgänge auf dem nördlichen Kriegsschauplatz blieben dieses Mal auch für die U-Boote im Mittelmeer nicht ohne einschneidende Wirkung. Der durch die Note vom 4. 5. übernommenen Verpflichtung entsprechend war der Admiralstab genötigt, alle bis dahin unter Anpassung an die örtlichen Verhältnisse entstandenen erleichternden Ausnahmen für die Kriegführung im Mittelmeer zunächst ganz aufzuheben und sie streng auf die Regeln des Kreuzerkrieges zu beschränken.

Den U-Bootskrieg deswegen aber ganz aufzugeben, dachte die U-Flottille Pola nicht.

Am 9. 5. erhielt diese vom Admiralstab die Anweisung:

„Unter Aufhebung aller bisherigen Befehle wird folgendes bestimmt:

Es ist Handelskrieg über Wasser zu führen. Unter Wasser dürfen nur Kriegsschiffe, nicht aber bewaffnete Handelsschiffe angegriffen werden. Passagierdampfer durchlassen."

Die großen Boote der U-Flottille Pola.

„U 34", Kaptlt. Rücker, 12. 5.—6. 6. 16.

Von Cattaro nach dem westlichen Mittelmeer.

13./14. 5. nachts in der Otranto-Straße auf 35 m Tiefe in ein Netz geraten, aus dem das Boot durch erhöhte Fahrt frei kommt.

15. 5. östlich Sizilien bewaffneten französischen D. „Mira", 3050 T, nach Feuergefecht angehalten; Ladung Kohlen für französische Marine von Cardiff nach Corfu; Kapitän gefangen genommen, Schiff versenkt (III. 24).

Nach Prisenordnung wurden versenkt:

18. 5. italienische Brigg „San Andrea", 224 T (III. 25);

19. 5. im Golf von Toulon griechischer D. „Adamantios Korais", 2947 T, mit Kohlen von Cardiff nach Italien (III. 26);

20. 5. die italienischen Segler „Fabbricotti F", 150 T, und „Erminia", 1544 T (III. 28 und 29);

21. 5. an der spanischen Ostküste norwegischer D. „Tjömö", 1454 T, mit Konterbande, und französischer Segler „Myosotis", 356 T (III. 30 und 31);

22. 5. die italienischen Segler „Roberto G.", 587 T, und „Genista", 1856 T, russische Bark „Regina", 593 T, griechischer D. „Istros", 1891 T, mit Kohlen von Cardiff nach Genua, sowie die italienischen Vollschiffe „Australia", 1585 T, und „Orcalla", 1876 T (III. 32—37);

23. 5. italienischer D. „Cornigliano", 2862 T (III. 38);

30. 5. an der nordafrikanischen Küste östlich Algier englischer D. „Julia Park", 2900 T, mit 4000 t Kohlen von Liverpool nach Alexandrien (III. 39).

1. 6. auf dem Rückmarsch ↓-Torpedofehlschuß auf bewaffneten Dampfer, der für Transporter gehalten wurde.

1./2. 6. nachts südlich Sardinien Nachricht der Funkstation Nauen über die Skagerrakschlacht abgenommen.

Ferner:

20. 5. bewaffneten französischen D. „Languedoc", 1612 T, nach Feuergefecht angehalten und versenkt (III. 27); Kapitän gefangengenommen und das 4,7 cm-Geschütz des Dampfers erbeutet.

Mehrfach stark bewaffneten Dampfern ausgewichen; eine Reihe neutraler Schiffe untersucht und freigelassen.

„U 39", Kapitl. Forstmann, 16. 5.—6. 6. 16.

Von Pola nach dem westlichen Mittelmeer.

16. 5. in der Otranto-Straße[1]) stärkere Bewachung; 10 Fischdampfer, 1 italienischer Kleiner Kreuzer, 1 Zerstörer.

Nach Prisenordnung versenkt:

20. 5. im Sizilischen Meer die italienischen Segler „Valsesia", 247 T, und „Redentore", 227 T (III. 41 und 42);

21. 5. nach Passieren der Straße von Sizilien italienischer D. „Birmania", 2215 T, und italienischer Segler „Rosalia Madre", 251 T (III. 43 und 44);

23. 5. die italienischen D. „Washington", 2819 T, und „Hercules", 2704 T (III. 46 und 47);

24. 5. spanischer D. „Aurrerá", 2845 T, mit Kohlen von Glasgow nach Italien (III. 48);

---

[1]) Skizze 7, S. 173.

25. 5. südlich Marseille italienische Bark „Rita", 200 T, und italienischer D. „Frat. Bandiera", 3506 T (III. 49 und 50).

26. 5.—2. 6. östlich der Balearen und vor der nordafrikanischen Küste:

27. 5. englischer D. „Trunkby", 2635 T, und italienischer D. „Mar Terso", 3778 T (III. 51 und 52);

28. 5. englischer D. „Lady Ninian", 4297 T (III. 53);

29. 5. die englischen D. „Elmgrove", 3018 T, „Southgarth", 2414 T, und „Baron Vernon", 1779 T (III. 54—56);

30. 5. englischer bewaffneter D. „Dalegarth", 2265 T, der von seinem schwachen Geschütz keinen Gebrauch macht, norwegischer D. „Rauma", 3048 T, mit Kohlen von England nach Italien, englischer D. „Baron Tweedmouth", 5007 T, sowie italienischer (früherer deutscher) D. „Hermersberg", 2824 T (III. 57—60);

1. 6. die englischen D. „Dewsland", 1993 T, und „Salmonpool", 4905 T (III. 61 und 62).

4./5. 6. nachts durch die Otranto-Straße, wo das Boot infolge ausgedehnter Bewachung zu zwölfstündiger Tauchfahrt gezwungen wurde.

Besonderes:

Am 23. 5. beschoß „U 39" gemäß besonderem Befehl die Hochofenanlagen von Portoferraio auf der Insel Elba. Erst 18 Minuten nach Beginn der Beschießung wurde „U 39" von einem Landgeschütz unter Feuer genommen. Durch das Geschützfeuer des U-Boots wurde der italienische Segler „Maria Porto di Salvezza", 39 T, vernichtet (III. 45).

In vier Fällen widersetzten sich bewaffnete Dampfer durch Geschützfeuer der Untersuchung.

1. 6. Funkverbindung mit Kreuzer „Arcona" in der Ems auf 890 sm.

Ergebnis der Unternehmung: 20 feindliche, 2 neutrale Handelsschiffe versenkt, zusammen 53 016 T: die bis dahin höchste Leistung im Mittelmeer.

Kommandant berichtet: Es wurde nicht versucht, große Dampfer über Wasser anzuhalten, da mit ihrer Bewaffnung und großer Geschwindigkeit zu rechnen ist. Um Verwechslungen mit Passagierdampfern zu vermeiden, wurde davon Abstand genommen, große bewaffnete Dampfer, die Truppentransporter sein konnten, unter Wasser anzugreifen. Im allgemeinen dürfte es für ein U-Boot nicht möglich sein, unter den großen Dampfern die Transporter herauszufinden, es sei denn, daß sie von Torpedobooten geleitet werden.

„U 38", Kaptlt. Max Valentiner, 12.—23. 5. 16.

Von Cattaro aus kurze Unternehmung im östlichen Mittelmeer; danach Marsch nach Konstantinopel, um die Streitkräfte der Mittelmeer-Division vorübergehend durch ein weiteres großes U-Boot zu verstärken.

16. 5. südöstlich Kreta bewaffneten englischen D. „Clifford", 487 T, nach kurzem Feuergefecht zum Stoppen gezwungen und versenkt (III. 40).

17. 5. ein eingeleitetes Feuergefecht mit einem stark bewaffneten Dampfer abgebrochen, als das feindliche Feuer wirksam wurde.

20. 5. im Ägäischen Meer an mehrere bewaffnete Transporter wegen Sicherung durch Zerstörer nicht herangekommen.

22. 5. ohne Zwischenfall durch die Dardanellen.

23. 5. in Konstantinopel eingelaufen.

„U 35", Kaptlt. v. Arnauld, 6. 6.—3. 7. 16.

Von Pola nach dem westlichen Mittelmeer mit dem Sonderauftrag, den Hafen von Cartagena anzulaufen, um einen Brief des Kaisers an den König von Spanien abzuliefern.

10. 6. im Jonischen Meer griechischen Segler „Evangelistria", 147 T, angehalten; Teil der Ladung, Konterbande für Malta, über Bord werfen lassen.

Auf dem weiteren Weg nach Westen wurden nach Prisenordnung versenkt:

13. 6. im Tyrrhenischen Meer italienischer D. „Motia", 500 T, italienische Segler „Maria C.", 77 T, und „San Francesco Paola", 43 T (III. 63, 64 und 64 a),

14. 6. die italienischen Segler „Giosuè", 20 T, „S. Francesco", 28 T, und „Antonia V", 132 T, sowie italienischer D. „Tavolara", 701 T (III. 64 b, 65, 65 a und 66),

15. 6. im Ligurischen Meer die italienischen Segler „Adelina", 170 T, „Anetta", 112 T, „S. Maria", 515 T, und „Audace", 143 T, sowie englischer D. „Sardinia", 1119 T (III. 67—71),

16. 6. die italienischen Segler „Dolmetta M", 48 T, „Rondine", 112 T, „Era", 1077 T, „Eufrasia", 71 T, und englischer D. „Gaffa", 3922 T, mit 6500 t Kohlen von England nach Genua (III. 72—76). Ein Feuergefecht mit dem bewaffneten englischen D. „Clodmoor" wurde abgebrochen.

Am 17. 6. fing „U 35" einen neuen Befehl des Admiralstabes auf, der lautete:

„Von jetzt ab dürfen im Mittelmeer bewaffnete Frachtdampfer unter Wasser angegriffen werden, wenn die Bewaffnung mit absoluter Sicherheit erkannt ist. Passagierdampfer sind, auch wenn sie bewaffnet sind, unter allen Umständen zu schonen. Eine Ausnahme hiervon bildet nur das Ägäische Meer nördlich Kreta, wo große feindliche Passagierdampfer ohne Rücksicht auf Bewaffnung unter Wasser angegriffen werden dürfen, da sie mit Sicherheit als Truppentransportschiffe anzusprechen sind."

Auf dem Wege nach der spanischen Küste versenkte „U 35" noch nach Prisenordnung:

17. 6. italienischen D. „Poviga", 3360 T, früheren deutschen D. „Kronprinzessin", mit 6300 t Kohlen nach Genua (III. 77).

18. 6. die englischen D. „Rona", 1312 T, und „Beachy", 4718 T (III. 78 und 79).

Dann machte das U-Boot von dem neuen Befehl Gebrauch und versenkte am 18. 6. den bewaffneten französischen D. „Olga", 2664 T, durch ↓-Torpedoschuß (III. 80).

Weiter wurden nach Anhalten versenkt:

18. 6. norwegischer D. „Aquila", 2192 T, mit Kohlen von England nach Italien (III. 81),

19. 6. der italienische Segler „Mario C.", 398 T, und der französische Segler „France—Russie", 329 T (III. 82 und 83).

Am 21. 6. morgens lief „U 35" in den Hafen von Cartagena ein, den das Boot nach Erledigung seines Auftrags in der Nacht 21./22. wieder verließ.

Auf dem Rückweg nach Cattaro gemäß Prisenordnung versenkt:

23. 6. bewaffneten französischen D. „L'Herault", 2298 T, und italienische Bark „Guiseppina", 1861 T (III. 84 und 85),

24. 6. italienische Segler „Saturnina Fanny", 1568 T, und „S. Francesco", 1059 T, französischen Segler „Chechina", 185 T, japanischen D. „Dayetsu Maru", 3184 T, und englischen D. „Canford Chine", 2398 T (III. 86—90),

25. 6. bewaffneten französischen D. „Fournel", 2047 T, und italienischen D. „Clara", 5503 T (III. 91 und 92),

27. 6. die italienischen D. „Pino", 1677 T, „Roma", 2491 T, „Mongibello", 4059 T, und englischen D. „Windermere", 2292 T (III. 93—96),

29. 6. westlich Sizilien die italienischen Segler „Giuseppina", 214 T, und „Carlo Alberto", 312 T, sowie englischen D. „Teano", 1907 T (III. 97—99).

Von 520 Granaten war jetzt die letzte verbraucht.

Besondere Ereignisse:

25. 6. Zwei Feuergefechte mit je einem bewaffneten feindlichen Dampfer abgebrochen, da der Gegner an Geschützkaliber bzw. an Geschwindigkeit überlegen.

28. 6. An einen großen Transportdampfer, der von zwei Kleinen Kreuzern gesichert war, nicht zum Torpedoschuß herangekommen, da der Geleitzug mit hoher Fahrt Zickzack-Kurse fuhr.

Gesamtergebnis: 39 feindliche Handelsschiffe und 1 neutrales, zusammen 56 818 T.

„U 39", Kaptlt. Forstmann, 5. 7.—1. 8. 16.

Für diese Unternehmung, die von Cattaro aus in das westliche Mittelmeer führte, galt der schon erwähnte, vom 15. 6. 16 stammende Befehl des Admiralstabs, den „U 35" am 17. 6. aufgenommen hatte und der das warnungslose Versenken bewaffneter Frachtdampfer wieder freigab. Jener allein für das Mittelmeer geltende Befehl sowie die am 15. Juli folgende Ergänzung sind in der Weise entstanden, daß der Reichskanzler dem Verlangen des Chefs des Admiralstabs allmählich nachgegeben und die ursprünglichen Bedenken gegen die Wiederherstellung der alten Ausnahmebestimmungen für den Mittelmeerkriegsschauplatz — unter ausdrücklichem Hinweis auf die Verantwortung der militärischen Befehlshaber fallen gelassen hatte[1]).

„U 39" hatte den Auftrag, zunächst eine deutsche und eine türkische Heeresabordnung, erstere unter Führung des Oberleutnants Frhr. v. Todenwarth, zusammen sieben Köpfe, sowie Kriegsmaterial an der tripolitanischen Küste zu landen.

8.—10. 7. die Heeresangehörigen und Munition an zwei verschiedenen Küstenstellen in Tripolis, bei Marsa Brega und Misrata, ausgeschifft. Danach Handelskrieg vor der nordafrikanischen Küste zwischen Tunis und Algier.

Gemäß Prisenordnung versenkt:

13. 7. bewaffneten englischen D. „Silverton", 2682 T, ohne Widerstand (IX. 1),

14. 7. die englischen D. „Ecclesia", 3714 T, und „Antigua", 2876 T (IX. 2 und 3),

---

[1]) Vgl. auch Abschnitt 13.

15. 7. englischen D. „Sylvie", 1302 T (IX. 4),

16. 7. durch ↓-Torpedoschuß bewaffneten englischen D. „Euphorbia", 3837 T (IX. 5).

Dann wieder nach Prisenordnung:

16. 7. italienischen D. „Sirra", 3203 T, und englischen D. „Wilton Hall", 3387 T (IX. 6, 7),

17. 7. italienischen D. „Angelo", 3609 T, und englischen D. „Rosemoor", 4303 T (IX. 8 und 9),

18. 7. englischen D. „Llongwen", 4683 T (IX. 10),

20. 7. die englischen D. „Grangemoor", 3198 T, „Yzer", 3538 T, „Karma", 3710 T, und französischen D. „Cettois", 948 T (IX. 11—14),

21. 7. englischen D. „Wolff", 2443 T (IX. 15),

22. 7. die englischen D. „Knutsford", 3842 T, und „Olive", 3678 T, letzterer bewaffnet (IX. 16 und 17),

23. 7. englischen D. „Badmington", 3847 T (IX. 18),

24. 7. italienischen Segler „Maria", 198 T (IX. 19).

26. 7. tripolitanische Küste angesteuert und dort am 27. und 28. 7. an den gleichen Plätzen verabredungsgemäß vier Personen der türkischen Abordnung wieder an Bord „U 39" genommen.

29. 7. bewaffneten italienischen D. „Letimbro", 2210 T, nach halbstündigem Feuergefecht zum Stoppen gebracht und versenkt, außerdem italienischen Segler „Rosarina G. B.", 131 T (IX. 20 und 21).

Besonderes:

Vor dem französischen Teil der nordafrikanischen Küste traten häufig französische Torpedoboote, bewaffnete Hilfsschiffe und auch Flieger auf, die das U-Boot des öfteren zum Wechseln des Tätigkeitsgebiets veranlaßten.

20. 7. einen unauffällig erscheinenden Frachtdampfer anzuhalten gesucht. Nach Warnungsschuß des U-Boots eröffnete er sogleich auf 6000 m ein wirksames Feuer aus drei Buggeschützen, zwang „U 39" zum Tauchen, gab aber keine Gelegenheit zum ↓-Torpedoschuß.

21. 7. einen Passagierdampfer mit drei Schornsteinen in Angriffsnähe vorbeigelassen.

Ergebnis der Unternehmung: 21 feindliche Handelsschiffe, zusammen 61 339 T.

Am 15. 7. 16 gab der Admiralstab folgenden neuen Befehl an die U-Flottille Pola:

„Von jetzt ab dürfen im ganzen Ägäischen Meer und auf der von der englischen Admiralität vorgeschriebenen Transportroute zwischen Malta und der Cerigo-Straße

als Truppen- oder Kriegsmaterial-Transportdampfer auszumachende feindliche Frachtdampfer, auch wenn die Bewaffnung nicht erkannt ist, unter Wasser abgeschossen werden.

Hilfsmittel zum Erkennen solcher Dampfer sind:

Kennzeichnung mit den für Transportdampfer typischen Nummern, Begleitung durch Kriegsfahrzeuge, Funkausrüstung.

Die Kommandanten sind ausdrücklich darauf hinzuweisen, daß Irrtümer über den Charakter der angetroffenen Fahrzeuge nicht vorkommen dürfen und die Kommandanten vorkommendenfalls persönlich zur Verantwortung gezogen werden."

Von der folgenden Unternehmung an trat dieser Befehl in Wirkung.

„U 35", Kaptlt. v. Arnauld, 26. 7.—20. 8. 16.

Von Cattaro in das westliche Mittelmeer. Die Fahrt ging durch den Malta-Kanal und die Straße von Sizilien nach der spanischen Ostküste in den Golf von Lion, den Golf von Genua, durch das Tyrrhenische Meer und wieder um Sizilien nach Cattaro zurück.

Gemäß Prisenordnung wurden durch Granaten, Sprengpatronen, Torpedofangschüsse oder auch durch Öffnen der Bodenventile versenkt:

28. 7. italienischer D. „Dandolo", 4977 T (IX. 24),

30. 7. tunesischer Segler „Guiseppe Marta", 111 T, dänischer D. „Katholm", 1324 T, mit Konterbande, sowie die englischen D. „Ethelbrytha", 3084 T, und „Britannic", 3487 T, in der Straße von Sizilien (IX. 25—28),

31. 7. die italienischen Segler „Generale Ameglio", 222 T, und „Emilio G.", 166 T, italienischer D. „Citta di Messina", 2464 T, und die für italienische Rechnung fahrenden norwegischen Fischdampfer „Erling", 122 T, und „Einar", 136 T (IX. 29—33),

1. 8. englischer D. „Heighington", 2800 T (IX. 38),

2. 8. italienische Schonerbark „Eugenia", 550 T, und französischer Schoner „Neptune", 151 T (IX. 39 und 40),

3. 8. griechischer D. „Tricoupis", 2387 T, mit Kohlen von England nach Genua (IX. 41),

4. 8. die englischen D. „Favonian", 3049 T, und „Tottenham", 3106 T, sowie die italienischen D. „Siena", 4372 T, und „Teti", 2868 T; ersteren, der mit zwei Heckgeschützen bewaffnet war, hatte „U 35" im Feuergefecht auf 5000 m niedergekämpft (IX. 42—45),

5. 8. englischer D. „Mount Coniston", 3018 T, und griechischer D. „Achilleus", 843 T, mit Kalk nach Oran (IX. 46 und 47).

7. 8. in bedrohlicher Nähe französischer Bewachungsstreitkräfte im Laufe etwa einer Stunde die englischen D. „Trident", 3129 T, und „Newburn", 3554 T, angehalten und durch Torpedofangschüsse versenkt (IX. 48 und 49),

8. 8. italienische Bark „Speme", 1229 T, und englischer D. „Imperial", 3818 T (IX. 50 und 51),

9. 8. spanischer D. „Ganekogorta Mendi", 3061 T, mit Kohlen von England nach Italien, italienischer D. „Sebastiano", 3995 T, und englischer D. „Antiope", 2973 T (IX. 52—54),

10. 8. japanischer D. „Temmei Maru", 3360 T (IX. 55),

11. 8. spanischer D. „Pagasarri", 3287 T, mit Kohlen von England nach Italien (IX. 56),

12. 8. italienischer Segler „Gina", 443 T, italienischer D. „Nereus", 3980 T, französischer Segler „St. Gaëtan", 125 T, und italienisches Vollschiff „Regina Pacis", 2228 T (IX. 57—60),

13. 8. die italienischen Segler „Eurasia", 1898 T, „Balmoral", 2542 T, und „Francesco Saverio D.", 214 T, sowie dänischer D. „Ivar", 2139 T, mit Kohlen von England nach Italien (IX. 61—64).

Dann auf dem Rückmarsch vom Golf von Genua aus:

14. 8. an der Nordspitze von Korsika die italienischen Segler „Emilia", 319 T, „Rosario", 188 T, „Henriette B.", 176 T, „Francesca", 161 T, „Lavinia, 243 T, „Pausania", 107 T, „Louis B.", 212 T, „Ida", 242 T, „San Guiseppe Patriarca", 62 T, und „San Francesco di Paolo S.", 112 T, sowie italienischer D. „S. Giovanni Battista", 1066 T, weitere Tätigkeit dort durch herankommende Zerstörer und 11 U-Bootsjäger verhindert — (IX. 65—75).

15. 8. östlich Korsika kleinen Frachtdampfer mit Warnungsschuß angehalten; er setzt die italienische Flagge, läßt Boote zu Wasser. Währenddessen nähert sich ein anderer Dampfer ohne Flagge und sonstige Abzeichen. Auch dieser stoppt nach Warnungsschüssen, setzt Boote aus, macht Anstalten, das Schiff zu verlassen, eröffnet aber plötzlich aus vier Breitseitgeschützen von etwa 12 cm Kaliber ein gutliegendes Feuer auf 60 hm. Granaten schlagen um das U-Boot ein; im Feuer gelingt es jedoch, „U 35" unbeschädigt auf Tiefe zu bringen. Der Dampfer läuft darauf mit hoher Fahrt ab und entzieht sich so einem ↓-Angriff des U-Boots.

„U 35" tauchte dann wieder auf und versenkte den bereits verlassenen D. „Augusta", 523 T (IX. 76), danach die italienischen Segler „Ver-

gine di Pompei", 145 T, und „Candida Altieri", 282 T (IX. 77, 78).

Wie sich nach dem Kriege herausstellte, war jener unbekannte Dampfer, von dem „U 35" angegriffen wurde und über dessen Charakter kein Zweifel sein konnte, der als U-Bootsfalle eingerichtete italienische Dampfer „Citta di Sassari", 2167 T[1]).

Zum zweiten Male ist hier „U 35" unter Führung von Kaptlt. v. Arnauld im Mittelmeer einer feindlichen U-Bootsfalle entgangen. Es kann hinzugefügt werden, daß die „Citta di Sassari" am 1. 12. 17 im Golf von Genua von „U 65", Kaptlt. v. Fischel, versenkt worden ist.

16. 8. italienischen Segler „Madre", 665 T, versenkt (IX. 79).

17. 8. in der Straße von Sizilien ↓-Torpedofehlschuß auf französischen Panzerkreuzer „Erneste Renard", darauf Feuergefecht mit zwei bewaffneten englischen Dampfern; einen von ihnen, den englischen D. „Swedish Prince", 3712 T, durch Treffer zum Stoppen gezwungen und versenkt (IX. 80). Der Kapitän, der 1. Maschinist und der französische Geschützführer werden als Gefangene an Bord des U-Boots genommen, das 4,7 cm-Geschütz des Dampfers erbeutet.

18. 8. im Malta-Kanal italienischen D. „Erix", 923 T, nach Anhalten versenkt (IX. 81), vier an Bord befindliche Soldaten gefangengenommen.

Als Kapitänleutnant v. Arnauld am 20. 8. nach 25tägiger Fahrt in Cattaro einlief, lebhaft begrüßt von den Besatzungen der deutschen U-Boote und der ihnen kameradschaftlich verbundenen österreichisch-ungarischen Flotte, hatte er die ertragreichste Unternehmung vollendet, die jemals während des Weltkrieges von einem U-Boot im Handelskrieg ausgeführt worden ist.

54 Handelsschiffe wurden versenkt, davon 46 feindliche und 8 neutrale; 29 Dampfer, 25 Segelschiffe. Der vernichtete Handelsschiffraum belief sich insgesamt auf 90 150 T.

Während bei den ersten U-Bootsunternehmungen im westlichen Mittelmeer, was die feindliche Bewachung anbetrifft, fast noch friedensmäßige Zustände herrschten, war jetzt die Abwehr auf den Dampferwegen schon recht fühlbar geworden und setzte regelmäßig nach kurzer Tätigkeit des U-Boots an einer Stelle sofort in verschärftem Maße ein. In einem Falle, während eines Dampfergefechts dicht unter Land an der französi-

[1]) Vgl. „La Marina italiana nella guerra mondiale", Anhang S. 23. — Herausgegeben von der Lega Navale, Rom 1920.

schen Riviera-Küste, griff eine Landbefestigung überraschend ein. Wenn auch die damaligen Verhältnisse im westlichen Mittelmeer nicht ganz vergleichbar waren mit denen im Kriegsgebiet um England und selbst im östlichen Mittelmeer, und wenn die Bewaffnung der angetroffenen Dampfer im westlichen Meer im allgemeinen auch noch nicht so stark und so verbreitet war wie auf den Handelsstraßen, wo der englische Schiffsverkehr überwog, so ist doch zu beachten, daß sämtliche 54 Schiffe, die „U 35" vernichtete, vom U-Boot über Wasser angegriffen worden sind.

„U 38", Kaptlt. Max Valentiner, 11. 8.—7. 9. 16.

Nachdem „U 38" vom 23. 5.—10. 8. 16 der Mittelmeer-Division zur Verwendung im Schwarzen Meer gedient hatte[1]), lief es am 11. 8. von Konstantinopel aus, um nach Cattaro zurückzukehren, mit dem Befehl, vorher im westlichen Mittelmeer Handelskrieg zu führen.

14. 8. im Ägäischen Meer einen Dampfer, der für Transporter gehalten wurde, durch ↓-Torpedotreffer versenkt. Es war das englische Q-Schiff „Remembrance", 3660 T (IX. 86).

Sonst im Ägäischen Meer mehrfach Transportverkehr unter Zerstörerbedeckung beobachtet, aber nicht auf Schußentfernung herangekommen.

Im Mittelmeer wurden nach Prisenordnung versenkt:

19. 8. in der Straße von Sizilien italienischer Segler „Dea", 166 T (IX. 87),

23. 8 an der französischen Riviera-Küste die italienischen Segler „Elios", 190 T, „Maria Brizzolari", 152 T, „Tanina", 138 T (IX. 88—90),

24. 8. im Golf von Lion norwegischer D. „Isdalen", 2275 T, und belgischer D. „Liégeoise", 3889 T, beide mit Kohlen von England nach Genua (IX. 91 und 92),

25. 8. italienischer Segler „Nostra Signora del Carmine", 1575 T, und griechischer D. „Leandros", 1658 T, mit gleicher Ladung und Bestimmung (IX. 93 und 94),

26. 8. an der spanischen Küste italienischer D. „Atlantico", 3069 T, mit 4000 t Weizen von Buenos Aires nach Genua (IX. 95),

29. 8. belgischer D. „Antigoon", 1884 T, italienischer Segler „Stella del Mare", 1166 T, und französischer Segler „Francois Joseph", 114 T (IX. 96—98),

---

[1]) Seite 177.

30. 8. italienischer Segler „Nostra Signora della Guardia", 1588 T (IX. 99),

31. 8. vor der afrikanischen Küste italienischer D. „P. Maroncelli ex Francesco Musmer", 3225 T, französischer D. „Bacchus", 3583 T, englischer D. „Duart", 3108 T (IX. 100—102),

1. 9. östlich Algier italienischer Segler „San Francesco di Paola", 68 T (IX. 128),

2. 9. französischer Segler „Uranie", 109 T, englischer D. „Strathallen", 4404 T (IX. 129—130),

3. 9. italienischer Segler „Villa d'oro", 134 T (IX. 131),

4. 9. englischer D. „Laristan", 3675 T (IX. 132),

5. 9. östlich Malta bewaffneter französischer D. „Saint Marc", 5818 T, nach schwachem Widerstand (IX. 133).

Andere Ereignisse:

26. 8. ↓-Torpedotreffer gegen bewaffneten Frachtdampfer, Sinken nicht beobachtet; Name und Nationalität sind unbekannt geblieben.

1. 9. östlich Algier bewaffneten englischen D. „Swift Wings", 4465 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt, mit 6000 t Kohlen von Cardiff nach Malta (IX. 127).

Auf der Linie Gibraltar—Malta vorwiegend bewaffnete Dampfer.

In sechs Fällen Feuergefechte mit Dampfern abgebrochen, da deren Bewaffnung überlegen; ein Torpedofehlschuß und einige vergebliche ↓-Anläufe auf bewaffnete Dampfer.

Zwei Kapitäne feindlicher Dampfer als Gefangene auf das U-Boot genommen, ein Dampfergeschütz erbeutet.

Versenkungsergebnis: 22 feindliche, 2 neutrale Handelsschiffe, 50 113 T.

„U 34", Kaptlt. Rücker, 17. 8.—14. 9. 16.

Im westlichen Mittelmeer nach Prisenordnung versenkt:

21. 8. östlich Sizilien italienischen Segler „Maria", 242 T (IX. 105),

22. 8. Straße von Sizilien, italienischen Segler „S. Pietro", 53 T (IX. 106).

Dann längs der afrikanischen Küste:

24. 8. die italienischen Segler „Alix", 141 T, und „Angelina 34", 153 T (IX. 107 und 108),

27. 8. italienisches Vollschiff „Torridon", 1526 T (IX. 110),

28. 8. italienische Bark „Gorgona", 861 T (IX. 111), die beiden letzten mit Kohlen nach Italien,

29. 8. an der spanischen Ostküste italienische Bark „Fede", 1273 T (IX. 112),

31. 8. die italienischen Segler „Nostra Signora Assunta", 1256 T, „Maria", 947 T, „Quinto", 836 T (IX. 113—115),

1. 9. italienische Brigg „Guiseppe", 180 T, und englischen D. „Baron Yarborough", 1784 T, mit 3050 t Kohlen von Glasgow nach Genua (IX. 118 und 119),

4. 9. vor dem Golf von Lion die italienischen Segler „Pasquale Lauro", 1188 T, und „Silverstream", 1224 T (IX. 120 und 121).

5. 9. Sturm, Windstärke 10.

7. 9. im Golf von Genua italienische Bark „Luigia", 917 T (IX. 122),

8. 9. westlich Sardinien norwegischen D. „Elisabeth IV", 7395 T, mit 12 000 t Zucker von Niederländisch-Indien nach Marseille (IX. 123),

10. 9. südlich Sardinien die griechischen Segler „Spiridon", 562 T, und „Elli", 631 T, mit Lebensmitteln nach Marseille (IX. 124 und 125),

12. 9. südöstlich Sizilien griechische Bark „Panagia Akathistou", 421 T, mit Lebensmitteln nach Nizza (IX. 126).

Ferner:

25. 8. bewaffneten französischen D. „Socoa", 2772 T, durch ↓-Torpedotreffer versenkt (IX. 109); zwei Torpedofehlschüsse auf andere bewaffnete Dampfer. Drei Gefechte mit schwerer bewaffneten Dampfern abgebrochen.

„U 35", Kaptlt. v. Arnauld, 14. 9.—9.10. 16.

Handelskrieg im westlichen Mittelmeer; dazu der Sonderauftrag, deutsche Offiziere unbemerkt von Cartagena abzuholen.

Auf dem Hinwege nach der spanischen Küste gemäß Prisenordnung versenkt:

19. 9. westlich Sizilien die italienischen Segler „Doride", 1250 T, und „Theresa C.", 270 T (IX. 142 und 143),

22. 9. italienischen Segler „Garibaldi", 5185 T, und italienischen D. „Giovanni Zambelli", 2485 T (IX. 144 und 145),

24. 9. nördlich Mallorca italienischen D. „Nicolò", 5475 T, norwegischen D. „Bufford", 2284 T, mit 3000 t Kohlen von England für italienische Regierung (IX. 147 und 148),

25. 9. italienischen D. „Benpark", 3842 T, mit 5000 t Stückgütern,

bearbeitetem Stahl, Werkzeugmaschinenteilen, 900 Barren Kupfer und 1000 t Koks aus Nordamerika für die Ansaldo-Werke in Genua (IX. 150),

26. 9. nordöstlich Barcelona die englischen D. „Stathe", 2623 T, und „Newby", 2168 T (IX. 151 und 152),

27. 9. nördlich Mallorca den mit 7,6 cm-Geschütz bewaffneten englischen D. „Rallus", 1752 T, ohne Widerstand versenkt, Kapitän gefangengenommen, ferner norwegischen D. „Vindeggen", 2610 T, mit 3400 t Kohle von Newcastle nach Spezia (IX. 154 und 156).

28. 9. unbekannten Dampfer angehalten, wegen Herankommens feindlicher Bewacher durch Torpedofangschuß in Eile zu versenken gesucht. Trotz Torpedotreffers Sinken nicht beobachtet. Name und Nationalität nicht ermittelt,

29. 9. italienischen D. „Venus", 3976 T, mit 5274 t Kohlen von Glasgow nach Livorno (IX. 158).

Im Geschützkampf von „U 35" niedergekämpft und danach versenkt wurden folgende bewaffneten Dampfer:

23. 9. englischer D. „Charterhouse", 3021 T (IX. 146),

24. 9. englischer D. „Bronwen", 4250 T (IX. 149),

26. 9. englischer D. „Boddam", 3218 T (IX. 153).

Von jedem der drei bewaffneten Dampfer wurde das 7,6 cm-Geschütz erbeutet; die Kapitäne und Geschützführer wurden gefangengenommen.

In fünf anderen Fällen mußten Feuergefechte mit bewaffneten Dampfern abgebrochen werden, um das U-Boot nicht voll einzusetzen.

Ohne Warnung durch ↓-Torpedoschuß wurde am 27. 9. der bewaffnete englische D. „Secondo", 3912 T, versenkt (IX. 155); ein Torpedo auf anderen bewaffneten Dampfer am 29. 9. ging fehl.

30. 9. Cartagena angesteuert.

Am 1. 10. wurden in Nähe des Hafens von Cartagena an verabredeter Stelle Kapitänleutnant Canaris, Leutnant zur See d. Ref. Sievers und Offizierstellvertreter Badewitz, die in Spanien interniert gewesen waren, von einem Fischerboot unter schwierigen Umständen an Bord von „U 35" genommen.

Auf dem Rückmarsch wurden versenkt:

2. 10. südlich der Balearen französisches Kanonenboot „Rigel"[1]), 1250 t, durch zwei ↓-Torpedoschüsse.

3. 10. griechischer D. „Samos", 1186 T[2]), mit Kalk und Zement von Frankreich nach Algier (XIV. 54), und am 4. südwestlich Sardinien norwe-

[1]) 1915 von Stapel. — [2]) Versenkung durch Prisengericht bestätigt.

gischer D. „Birk", 715 T, mit Getreide und anderer Konterbande von Amerika nach Frankreich, beide gemäß Prisenordnung (XIV. 55); ferner am 4. 10. französischer Hilfskreuzer „Gallia", 14 900 T, mit Truppen besetzt, durch warnungslosen ↓-Torpedoschuß (XIV. 56),

5. 10. südlich Sardinien italienischer D. „Aurora", 2806 T, und schwedischer D. „Vera", 2485 T, mit 3274 t Kohlen von England nach Neapel, gemäß Prisenordnung (XIV. 57 und 58).

Der schwedische Kapitän gab an, daß sein Schiff vier Monate im englischen Hafen festgehalten worden wäre, da dem Schiff Bunkerkohlen nach Schweden verweigert wurden, bevor es nicht eine Kohlenladung über Frankreich nach Italien befördert hätte.

Besonderes: Mit Kreuzer „Arcona" auf der Ems bestand zweimal Funkverkehr auf 1000 sm, eine beachtliche Leistung des Funkoffiziers von „U 35", Oblt. z. S. Obermüller, und des F. T.-Obergast Weichler. — Hervorzuheben ist ferner die Arbeit des Maschinenpersonals und des Leitenden Ingenieurs, Mar.-Ob.-Ing. Fechter, denen es zuzuschreiben war, daß „U 35" drei Unternehmungen ohne wesentliche Störung durchgeführt hat, ohne längerer Instandsetzung in Pola unterzogen zu werden: eine besonders ergiebige militärische Ausnutzung des Boots, das bereits zwei Jahre ununterbrochen in der Front tätig war.

Versenkungsergebnis der letzten Unternehmung: 16 feindliche Handelsschiffe, darunter 6 bewaffnete Dampfer, und 5 neutrale Schiffe, von zusammen 70 413 T Raumgehalt, außerdem ein feindliches Kanonenboot.

Unter den versenkten Ladungen befanden sich rund 36 000 t Kohle. Doch ist zu bemerken, daß die genannte kriegswichtige Brennstoffmenge wie auch der Hauptteil der übrigen Ladungen, welche bei dieser und den vorhergehenden U-Bootsunternehmungen im westlichen Mittelmeer vernichtet wurden, nach Italien bestimmt waren, und daß der Verlust zwar die feindliche Gesamtkriegführung empfindlich traf, nicht aber England unmittelbar, gegen das sich der U-Bootskrieg in erster Linie richtete.

Die UB II-Boote der U-Flottille Pola.

Anfang 1916 teilte der Admiralstab sechs der in Auftrag gegebenen UB II-Boote der U-Flottille Pola zu, mit der Absicht, einige von diesen Booten später zur Verwendung im Schwarzen Meer nach Konstantinopel überführen zu lassen und die für den Handelskrieg im Mittelmeer unentbehrlichen großen Boote „U 33" und „U 38" aus dem Schwarzen Meer zurückzuziehen. In den Monaten Januar bis April 1916 wurde das von

den deutschen Bauwerften vorbereitete Material für die Boote „UB 42" bis „UB 47" auf dem Bahnwege nach Pola geschafft; die sechs Boote wurden dann dort fertiggestellt.

„UB 42" stellte am 23. 3. in Pola in Dienst, „UB 43" am 24. 4., „UB 44" am 11. 5., „UB 45" am 13. 7., „UB 46" am 12. 6., „UB 47" am 4. 7. 16.

Die Erfolge mit dem neuen Bootstyp, die anfangs gering waren, nahmen bald zu, als kriegsmäßige Erfahrungen gewonnen waren und als mit der Änderung der Befehle im Juni und Juli 1916 mehr Gelegenheit zu ↓-Angriffen gegeben wurde, eine Verwendungsart, welche den Fähigkeiten der kleinen Boote beffer entsprach.

„UB 42", Kaptlt. Wernicke.

10.—23. 5. 16. Erfte Unternehmung vor der Cerigo-Straße. Kein Ergebnis, da in Überwaffertätigkeit — gemäß Befehl vom 9. 5. — gegen die dort als Angriffsziele auftretenden bewaffneten Transporter nichts auszurichten war.

8.—30. 6. vergebliche Fahrt von Pola nach den Dardanellen, um zur Mittelmeerdivifion zu treten.

18. 6. vor den Dardanellen die Nachricht erhalten, daß das Einlaufen in die Dardanellen wegen neuer feindlicher Minenfperren zur Zeit unmöglich fei, daher nach Cattaro zurückgekehrt. Auf Hin- und Rückmarfch keine Kriegshandlungen.

3. 8. erneut von Pola ausgelaufen, 16. 8. ohne Zwifchenfall in Konftantinopel eingetroffen.

„UB 43", Oblt. z. S. Niebuhr, vom 29. 8. ab **Kaptlt. v. Mellenthin.**

18. 6.—1. 7. zwifchen Malta und Cerigo, kein Ergebnis wegen noch fehlender Erfahrung im Erkennen der Bewaffnung der Dampfer.

26. 7.—8. 8. zweite Unternehmung, nach dem öftlichen Mittelmeer, mußte wegen Erkrankung des Kommandanten abgebrochen werden.

9.—20. 9. Zwifchen Malta und Cerigo wurden durch ↓-Torpedofchuß am 14. 9. der bewaffnete englifche D. „Italiana", 2663 T (IX. 139), und am 17. 9. die bewaffneten englifchen D. „Lord Tredegar", 3856 T, und „Dewa", 3802 T, verfenkt (IX. 140 und 141). Zwei Feuergefechte mit anderen feindlichen Dampfern mußten als ausfichtslos aufgegeben werden.

„UB 44", Oblt. z. S. Wäger.

20. 6.—9. 7. südöstlich von Kreta am 30. 6. bewaffneten englischen D. „Moeris", 3409 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt (III. 100). Mit den anderen drei Torpedos wurden bei Angriffen auf drei weitere bewaffnete Dampfer keine Treffer erzielt. Überwassertätigkeit kam wegen starker Bewachung durch Zerstörer und Fischdampfer nicht in Frage. — 9. 7. auf dem Rückmarsch dicht vor Cattaro von feindlichem U-Boot erfolglos mit Torpedo beschossen.

Der Verlust von „UB 44", Oblt. z. S. Wäger, im August 1916.

Am 4. 8. lief „UB 44" von Cattaro nach Konstantinopel aus, um zur Mittelmeerdivision zu treten. Das Boot ist verschollen; keine Nachricht liegt über sein Schicksal vor. Auch Anfragen bei den seekriegsgeschichtlichen Archiven der englischen, französischen und italienischen Marine haben keine Aufklärung gebracht. Begegnungen mit feindlichen Seestreitkräften, die das U-Boot vernichtet hätten, sind nicht gemeldet worden.

Die von Cattaro her nach Konstantinopel gehenden U-Boote hatten Befehl, außerhalb der Dardanellen bei dem Stützpunkt Hersingstand einen Lotsen für das Durchfahren der Dardanellensperren an Bord zu nehmen. An jener türkischen Küstenstelle ist „UB 44" nicht eingetroffen. Das Boot muß somit unterwegs zugrunde gegangen sein.

„UB 45", Kaptlt. Palis.

13.—21. 7. nach dem Seegebiet Malta—Cerigo.

16. 7. morgens bei Mondschein unbewaffneten englischen D. „Virginia", 4279 T, durch Warnungsschuß angehalten und versenkt (IX. 22).

16. 7. abends einen mittelgroßen Frachtdampfer durch das Sehrohr beobachtet, er führt große dänische Flagge. In 700 m Abstand aufgetaucht, um ihn anzuhalten. Dampfer eröffnet gutliegendes Feuer aus Geschütz mittleren Kalibers. U-Bootsfalle. „UB 45" erhält zwei leichte Treffer an Oberdeck, kommt aber ohne ernstere Verletzung auf Tiefe. Der Gegner dreht ab; keine ↓-Angriffsmöglichkeit. — Es ist das englische Q-Schiff „Redbreast" gewesen.

17. 7. einen etwa 10 000 T großen Frachtdampfer durch das Sehrohr betrachtet. Keine Bewaffnung auszumachen. Bei dem Versuch, das Schiff nach dem Auftauchen anzuhalten, eröffnet dieses aus mehreren Heckgeschützen Feuer und zwingt das Boot zu tauchen. Ein anderer Dampfer beschießt „UB 45" mit etwa 15 cm-Geschütz, ohne von dem U-Boot angegriffen zu sein.

18. 7. bewaffneten französischen D. „Ville de Rouen", 4721 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt (IX. 23).

Der Chef der U-Flottille Pola bemerkte zu dieser Unternehmung:

„Die stärkere Bewaffnung der Dampfer im Mittelmeer, welche ihre Geschütze wohl meist erst in Gibraltar nehmen bzw. abgeben, und die größere Bewachung sind bereits eine sichtbare Folge des Nachlassens des U-Bootskrieges an der Westküste Englands. Der Admiralstab wird daher gebeten, daß zur Entlastung des Mittelmeeres der U-Bootskrieg in der Heimat wieder in vollem Umfang aufgenommen wird."

Am 3. 8. ging „UB 45" von Cattaro nach Konstantinopel in See und traf am 12. 8. dort ein.

„UB 46", Oblt. z. S. Cäsar Bauer.

19. 7.—12. 8. Auftrag: Vor dem Suez-Kanal feindliche Seestreitkräfte angreifen, welche türkische Landstellungen von See aus bedrohen.

Am 29. und 30. 7. an der befohlenen Stelle nichts in Sicht; auf dem Rückweg Handelskrieg.

31. 7. Torpedofehlschuß auf unbekannten Dampfer; danach auf 15 m Tiefe von Dampfer gerammt, aber nur leicht beschädigt.

2. 8. japanischen D. „Kohina Maru", 3164 T, durch ↓-Torpedoschuß beschädigt, mit Granaten versenkt, Kapitän gefangengenommen (IX. 82).

8. 8. griechischen Schoner „Basileios", 488 T, angehalten. Die Ladungspapiere schienen gefälscht, Schiff daher versenkt (IX. 83).

Dauer der Unternehmung 25 Tage, eine für das kleine Boot beträchtliche Leistung.

23. 9.—7. 10. Marsch von Pola nach Konstantinopel.

2. 10. unterwegs im Ägäischen Meer bewaffneten englischen D. „Huntsfall", 4331 T, früheren deutschen D. „Goslar", durch ↓-Torpedoschuß versenkt (XIV. 95). Ladung 6000 t Hafer von Marseille nach Saloniki. Kapitän als Gefangenen auf das U-Boot genommen.

„UB 47", Oblt. z. S. Steinbauer.

5.—25. 8. von Pola nach dem Gebiet Malta—Cerigo, 10.—23. 8. dort in Tätigkeit.

17. 8. bewaffneten italienischen D. „Stampalia", 8999 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt (IX. 103).

18. 8. Torpedofehlschuß auf bewaffneten englischen Dampfer. Danach aufgetaucht. Feuergefecht entspinnt sich, das vom U-Boot abgebrochen wird, als feindliche Aufschläge näher kommen.

19. 8. abends ↓-Torpedotreffer gegen größeren, durch Zerstörer gesicherten Transporter; Sinken wegen hereinbrechender Dunkelheit nicht beobachtet. Name und Nationalität des angegriffenen Schiffes nicht ermittelt.

23. 8. auf Rückmarsch durch die Otranto-Straße gerät „UB 47" auf 42 m Tiefe in ein Netz, das mit hoher Fahrt zerrissen wird.

3.—17. 9. nach dem südlichen Teil des Jonischen Meeres und südwestlich Kreta.

8. 9. bewaffneten englischen D. „Llangorse", 3841 T, durch ↓-Torpedoschuß angeschossen, mit Granaten zum Sinken gebracht (IX. 136). Griechischen D. „Spetzai", 1904 T[1]), angehalten, Ladung Futtermittel nach Liverpool, versenkt (IX. 137). Aus einem von mehreren bewaffneten Fischdampfern gesicherten, aus vier Transportern bestehenden Geleitzug den bewaffneten englischen Kohlendampfer „Butetown", 3789 T, durch ↓-Torpedoschuß herausgeschossen (IX. 138).

Am 12. und 13. 9. ging je ein ↓-Torpedoschuß fehl, da den Torpedolaufbahnen bei glatter See von den angegriffenen Schiffen ausgewichen werden konnte.

27. 9.—18. 10. nach dem Sizilischen und Jonischen Meer, wo dauernd starker Transportverkehr nach Saloniki.

2. 10. Torpedofehlschuß auf bewaffneten Tankdampfer.

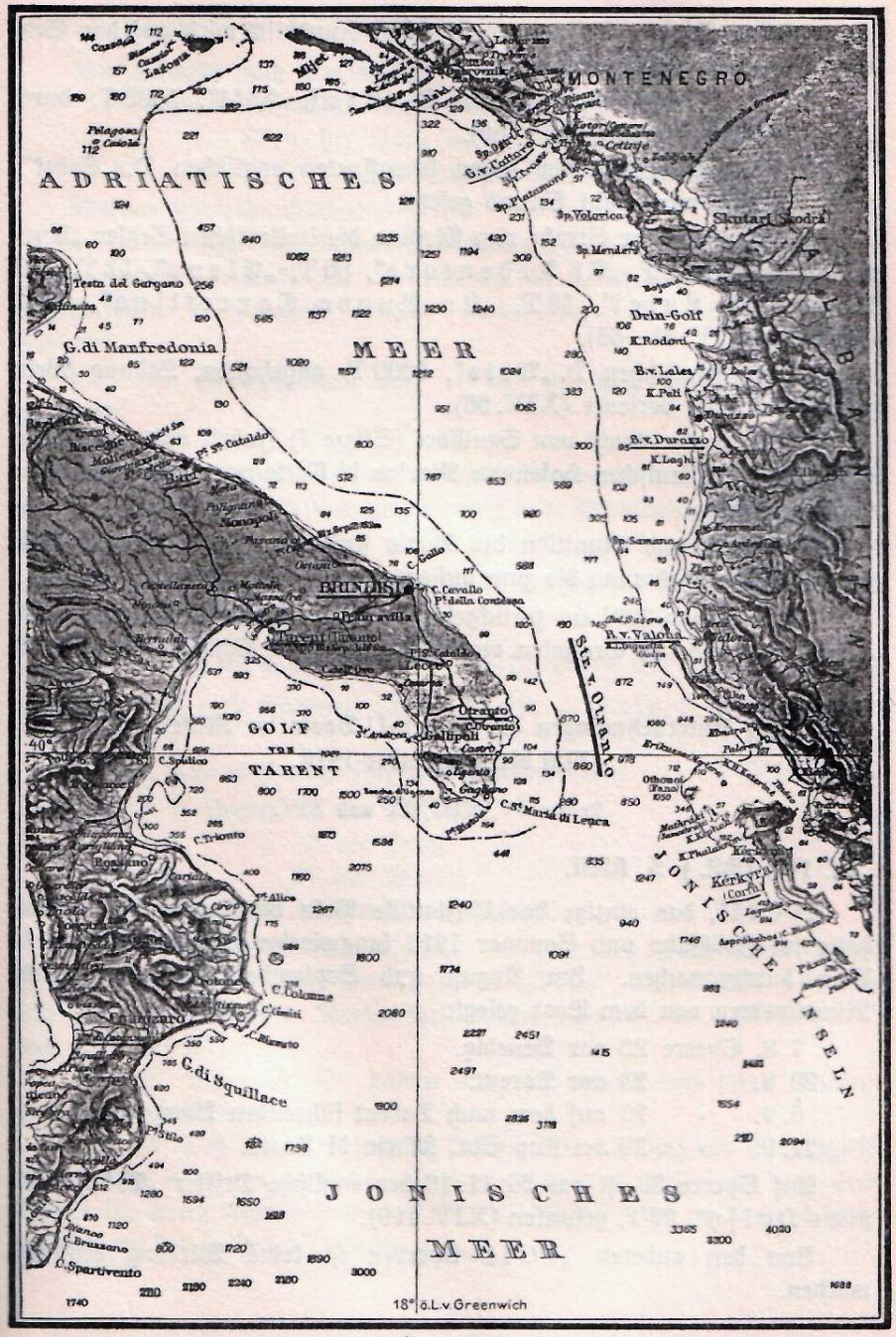
4. 10. bewaffneten englischen D. „Frankonia", 18 150 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt (XIV. 59). Das Tagebuch enthält darüber den folgenden Bericht:

„Windstille, leichte Dünung, Regenböen. Getaucht zum Angriff auf Zickzack steuernden Zweischornsteindampfer mit Kurs nach Malta. Schwarzer Dampfer ohne Flagge. Auf dem Heck ein schweres Geschütz, darunter 2 leichtere. Schiff läuft hohe Geschwindigkeit, dreht vor dem Schuß so weit ab, daß mit höchster Fahrt nur auf 1800 m heranzukommen ist. Treffer vorderer Schornstein. Starke Explosion. 14 bis 16 Boote im Wasser mit Militär, Matrosen, Negern. Am Heck der übermalte Name »Frankonia«. Nach einer Stunde sinkt der Dampfer."

8. 10. Ein mittelgroßer Dampfer sucht auf Signal des U-Boots zu entkommen; er wird verfolgt und beschossen. Als auf 5000 m der erste Granattreffer einschlägt, eröffnet der Dampfer aus verdeckten Geschützen

[1]) Versenkung durch Prisengericht bestätigt.

Skizze 7.
Straße von Otranto (Übersicht).
(Minensperren siehe Karte IV nebst Tabelle.)



Seemeilen:
0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 sm.

gut gezieltes Feuer. U-Boot taucht. Bei Rundblick wird auf das Sehrohr geschossen. Ausgewichen.

11. 10. bewaffneten englischen D. „Croß Hill", 5002 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt (XIV. 60).

12. 10. ↓-Torpedotreffer gegen bewaffneten englischen D. „Sebek", 4601 T; Schiff wurde auf Strand gesetzt.

14. 10. östlich der Straße von Messina die italienischen Segler „Annunziata", 61 T, „Il Redentore", 80 T, „Elena", 52 T, „Il Nuovo S. Luigi", 39 T, „La Nuova Concettina", 32 T, gesprengt (XIV. 61—65).

15. 10. griechischen D. „Aris", 1000 T, angehalten, Ladung Wein nach Frankreich, versenkt (XIV. 66).

16. 10. in der Bucht von Squillace (Skizze 7) Fabrik und Eisenbahnanlagen des italienischen Hafenorts Marina di Cattanzaro beschossen, ohne Gegenwirkung.

Brennstoff und Munition des Boots sind von dem Kommandanten bei dieser Unternehmung bis zum äußersten ausgenutzt worden.

In 21 Tagen 2091 sm zurückgelegt, von 20 t Treiböl 17 t verbraucht, 4 Torpedos und 119 Granaten verschossen, 24 416 T Schiffsraum versenkt.

Die Unternehmungen der Minen-U-Boote im Mittelmeer. Mai bis September 1916.

Karten IV, VIII, IX und XIV.

„UC 14", Oblt. z. S. Klatt.

„UC 14", das einzige der U-Flottille Pola verbliebene UC I-Boot, hatte im Frühjahr und Sommer 1916 langwierige Instandsetzungen in Pola durchzumachen. Im August und September wurden folgende Minensperren von dem Boot gelegt:

7. 8. Sperre 22 vor Venedig.
20. 8. = 23 vor Tarent.
6. 9. = 25 auf dem nach Tarent führenden Dampferweg.
21. 9. = 29 bei Kap Sta. Maria di Leuca.

Auf Sperre 29 ist am 26. 11. 16 der englische Drifter „Michaelmas Daisy", 99 T, gesunken (XIV. 169).

Von den anderen „UC 14"-Sperren ist keine Wirkung ermittelt worden.

„U 73", Kaptlt. Sieß, 24. 7.—14. 8. 16.

Von Cattaro nach dem Ägäischen Meer.

1. 8. Sperre 19 in der Bucht von Saloniki.
3. 8. = 20 in der Bucht von Orphani.
4. 8. = 21 in der Westeinfahrt der Mudros-Bucht.

Weitere Kriegshandlungen:

3. 8. das englische Minensuchfahrzeug „Clacton", 820 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt (IX. 84) und am 10. 8. im Jonischen Meer den angehaltenen italienischen Segler „Lorenzo Donato", 140 T (IX. 85).

Von den Minensperren von „U 73" ist keine Wirkung bekanntgeworden.

Drei Minen-U-Boote traten in diesem Sommerabschnitt von Helgoland den Marsch um England und Irland nach dem Mittelmeer zur U-Flottille Pola an:

„U 72", Kaptlt. Krafft, 20. 8.—17. 9. — vorher bei den U-Booten der Hochseeflotte verwendet.

„UC 22", Oblt. z. S. v. Heimburg, 22. 9.—12. 10. — seit 1. 7. 16 in Dienst.

„UC 23", Oblt. z. S. Kirchner, 23. 9.—13. 10. — seit 28. 7. 16 in Dienst.

„U 72" legte unterwegs folgende Minensperren:

3. 9. Sperre 24 vor Lissabon.
7. 9. = 26 vor Oran.
11. 9. = 27 vor Bizerta.
11. 9. = 28 östlich von Bizerta.

Auf der Sperre 26 sind gesunken: am 7. 9. der bewaffnete englische D. „Achaia", 2733 T, der norwegische D. „Hiso", 1563 T (IX. 134 und 135), und die englischen Marine-Motorboote „Griffin", „Allegro" und „Doreen".

„UC 22" und „UC 23" hatten auf dem Ausmarsch keine Minenaufgabe auszuführen.

„UC 22" hielt am 28. 9. westlich Irland den mit Holz von Archangelsk nach Irland beladenen russischen Schoner „Emma", 279 T, an und vernichtete ihn durch Inbrandstecken (VIII. 127). Sonst keine weiteren Kriegshandlungen der beiden UC-Boote.

11. Der U-Bootskrieg im Schwarzen Meer und in der Ostsee Oktober 1915 bis Januar 1917.

Die Kriegführung der dem Kommando der Mittelmeerdivision in Konstantinopel und dem Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte unterstehenden U-Boote bildete einen Teil der Gesamtkriegführung gegen die russische Flotte. Die Angriffe, welche im Schwarzen Meer, im Finnischen und Bottnischen Meerbusen mitunter von den dort verwendeten U-Booten gegen die feindlichen und für feindliche Zwecke fahrenden Handelsschiffe ausgeführt wurden, waren im allgemeinen Gelegenheitshandlungen. Sie sind in anderen Werken des Marine-Archivs bereits im Zusammenhang dargestellt worden oder werden im Rahmen später erscheinender Bearbeitung noch behandelt werden[1]). Hier werden daher die in der ganzen Zeit von Anfang Oktober 1915 bis Ende Januar 1917 auf jenen Nebenkriegsschauplätzen erfolgten Handelsschiffsversenkungen nur kurz aufgeführt werden. Aus der Kriegsgliederung ist die wechselnde Zahl der zu der Mittelmeerdivision und den Ostseestreitkräften gehörenden U-Boote ersichtlich. Nur ein Teil dieser Boote ist durch Erfolge im Handelskrieg in Erscheinung getreten.

Hinsichtlich des Ziels und der Wirkung steht die verhältnismäßig geringe, gegen den östlichen Gegner gerichtete deutsche U-Bootstätigkeit abseits von dem U-Bootskrieg gegen England und seine sonstigen Verbündeten. Auch die politischen Hemmungen, die für die Verwendung der U-Boote zum Handelskrieg in den englischen Gewässern maßgebend gewesen sind, haben sich nicht in das Schwarze Meer und die Ostsee erstreckt. Soweit es sich nicht um ein Vorgehen gegen rein militärische russische Transportfahrzeuge handelte, die wie Kriegsschiffe anzugreifen waren, wurde von den U-Booten nach der Prisenordnung verfahren.

Die nachstehenden Kriegshandlungen von U-Booten gegen Handelsschiffe im Schwarzen Meer und in der Ostsee sind in den genannten 16 Monaten zu verzeichnen.

---

[1]) „Die Mittelmeer-Division" und „Der Krieg in der Ostsee", Band 2 — das Kriegsjahr 1915. — Der 3. Band „Ostseekrieg" befindet sich noch in der Bearbeitung.

Im Schwarzen Meer.

Karten I bis IV, IX und XIV.

„UB 14", Oblt. z. S. v. Heimburg, versenkte am 7. 10. 15 den russischen D. „Katja", 500 T (I. 17), und am 8. 10. den belgischen D. „Apscheron", 1850 T (I. 18),

„UC 13", Oblt. z. S. Kirchner, 22. und 23. 11. 15 die russischen Segler „Ukraina", 150 T, und „Marja Raja", 200 T (I. 63),

„U 33", Kaptlt. Ganßer, 30. 3. 16 russischen D. „Portugal", 5350 T (II. 31),

„U 38", Kaptlt. Max Valentiner, 8. 6. 16 den russischen Transportdampfer „Cementcrug", 1086 T (III. 101); 10. 6. russischen D. „Orion", 429 T (III. 101); 2. 7. 16 englischen D. „Rockliffe", 3073 T (IX. 34); 10. 7. 16 russischen Transportdampfer „Florida", 380 T (IX. 37),

„UB 42", Kaptlt. Wernicke, 3. 9. 16 russischen D. „Peter Darcy", 731 T (IX. 159); 5. 10. 16 russischen Schoner „St. Nikolai", 150 T (XIV. 96), und 19. 10. 16 russischen D. „Czaritza", 2891 T (XIV. 97),

„UB 45", Kaptlt. Palis, 31. 8. 16, italienischen D. „Tevere", 2666 T (IX. 116),

„UB 46", Oblt. z. S. Cäsar Bauer, 7. 11. 16 russischen Segler „Melanie", 116 T (XIV. 168).

Ferner wurden in der gleichen Zeitspanne von U-Booten neun russische und zwei rumänische Segler und zwei russische Transporter versenkt, deren Namen und Größe unbekannt geblieben sind, zehn russische Transportdampfer wurden durch Torpedoschuß oder Geschützfeuer schwer beschädigt; infolge feindlicher Gegenwirkung konnte aber von den angreifenden U-Booten das Endergebnis nicht festgestellt werden. Auch nach dem Kriege war keine Aufklärung darüber zu erlangen.

„UC 15", das einzige Minen-U-Boot im Schwarzen Meer, unter Führung von Oblt. z. S. v. Dewitz, legte folgende Minensperren (Karte IV):

24. 3. 16 Sperre 12 vor Sewastopol.
25. 4. 16 = 16 bei Chersones Leuchtturm.
28. 5. 16 = 18 im Fahrwasser von Odessa nach Nikolajewsk.

Auf Sperre 16 ist an unbekanntem Tage das russische Torpedoboot „Zschiwutschtschi", 356 t, gesunken und auf Sperre 18 am 20. 6. 16 der russische D. „Mercury", 3905 T (III. 102).

Folgende U-Bootsverluste traten von November 1915 bis Ende 1916 im Schwarzen Meer ein:

„UC 13", Oblt. z. S. Kirchner, am 29. 11. 15 etwa 55 sm östlich des Bosporus infolge Kompaßversagers gestrandet; Besatzung gerettet.

„UB 7", Oblt. z. S. Lütjohann, 27. 9. 16 von Varna nach Sewastopol ausgelaufen, nicht zurückgekehrt. Keine zuverlässigen Nachrichten über Ursache, Zeit und Ort des Verlustes. Keine Überlebenden.

„UB 45", Kaptlt. Palis, 6. 11. 16 beim Auslaufen aus Varna auf russischer Minensperre gesunken. Nur fünf Überlebende: Lt. z. S. Schütz, Mar.-Ob.-Asp. Steinmüller, Ob.-Bts.-Mt. Sehanke, Bts.-Mt. Jost, Mtr. Bremer.

„UC 15", Oblt. z. S. Heller, 13. 11. 16 von Konstantinopel ausgelaufen zum Minenlegen vor der Sulina-Mündung; nicht zurückgekehrt. Zeit, Ort und Ursache des Verlustes unbekannt. Keine Überlebenden.

„UB 46", Oblt. z. S. Cäsar Bauer, 7. 12. 16, von einer Unternehmung zurückkehrend, etwa 30 sm westlich des Bosporus im Schwarzen Meer auf russischer Minensperre gesunken. Keine Überlebenden.

Alles, was sonst über diese U-Bootsverluste bekannt ist, sowie eine Skizze der Untergangsorte der Boote ist in dem Archiv-Werk „Die Mittelmeerdivision" enthalten[1]).

In der Ostsee.

Karte X.

„U 17", Kaptlt. Hans Walther, brachte am 22. 10. 15 den schwedischen D. „Rumina", 1400 T, mit Holzladung nach London, als Prise auf. Der Dampfer lief, auf dem Wege nach Libau, östlich Gotland auf eine Mine und sank.

„U 10", Kaptlt. Stuhr, versenkte am 6. 11. 15 den finnischen D. „Birgit", 200 T (X. 1),

„UB 36", Oblt. z. S. Kurt Albrecht, 30. 7. 16 schwedischen Segler „Anna", 172 T[2]) (2), 2. 8. 16 finnischen D. „Pehr Brahe", 499 T, und schwedischen D. „Hudiksvall", 481 T[3]) (7 und 8),

[1]) Mittelmeer-Division", S. 205/206, S. 287, S. 291—293.

[2]) Durch Prisengericht bestätigt.

[3]) Prisengericht bestätigte die Vernichtung des Schiffes und des größeren Teils der Ladung als rechtmäßig. Ein Teil der Ladung wurde ersetzt.

„UB 20", Obltz. S. Viebeg, 2. 8. 16 schwedische Brigg „Vera", 312 T[1]), sowie die schwedischen D. „Bror Oscar", 368 T[2]), und „Vermland", 213 T[3]), 3. 8. schwedischen D. „Commerce", 638 T[1]) (3—6),

„U 47", Kaptlt. Metzger, 29. 8. 16 russischen D. „Wellamo", 1050 T (9),

„U 19", Obltz. S. Spieß, 22. 9. 16 englischen D. „Kennett", 1679 T (10),

„UB 30", Obltz. S. v. Montigny, 21. 10. 16 schwedische Bark „August", 346 T[3]) (11), 23. 10. schwedisches Motorschiff „Elly", 88 T[3]) (12), 24. 10. die russischen Segler „Elin", 127 T, „Ingersoll", 239 T, „Urpo", 111 T, und „Jenny Lind", 53 T (13—16),

„U 22", Obltz. S. Scherb, 2. 11. 16 russischen Segler „Vanadis", 384 T, und schwedisches Motorschiff „Frans", 133 T[3]) (17 und 18), 3. 11. schwedischen Segler „Jönköping", 82 T[3]), und schwedischen D. „Aegir", 438 T[3]) (19 und 20), 8. 11. finnisches Motorfahrzeug „Taimi", 114 T (21), und 11. 11. schwedischen D. „Astrid", 204 T[3]) (22).

Ferner wurden als Prisen aufgebracht:

Am 30. 7. 16 der schwedische D. „Pitea", 644 T[4]), von „UB 36"; am 25. 8. 16 der schwedische D. „Presto", 1046 T[4]), von „U 47".

Zwei russische Transportdampfer, deren Namen nicht bekannt sind, wurden am 12. 9. 16 in der Nähe von Reval von „U 19" durch Torpedoschuß beschädigt; ihr Sinken ist nicht beobachtet worden.

Ein U-Bootsverlust trat 1916 in der Ostsee ein:

„U 10", Kaptlt. Stuhr, ging am 27. 5. 16 von Libau nach den Gewässern nördlich der Insel Gotland zum Angriff auf feindliche Seestreitkräfte. Das Boot ist nicht zurückgekehrt. Zeit, Ort und Ursache des Verlustes sind unbekannt. Es liegt jedoch nahe, anzunehmen, daß „U 10" auf eine russische Mine gelaufen ist. Keine Überlebenden.

---

[1]) Schadenersatz wurde geleistet, da die Ladung nicht der Einziehung unterlag.
[2]) Ein Teil der Ladung wurde ersetzt.
[3]) Durch Prisengericht bestätigt.
[4]) Schiff und Teil der Ladung freigegeben bzw. ersetzt.

12. Die Minen-Unternehmungen der U-Boote der Hochseeflotte und des Marinekorps im Sommerabschnitt 1916.

Die Minen-U-Boote der Flotte.

Karten VIII, XVI und Skizze 10, S. 235.

Vom Frühjahr 1916 an traten auch Minen-U-Boote zu den Hochseestreitkräften. Es waren neun Boote der Reihe „U 71" bis „U 80", zu der auch „U 73" gehörte, welches als erstes nach seiner Fertigstellung zum Mittelmeer überführt worden war.

„U 71",	20. 12. 15	in Dienst	gestellt,	7. 4. 16	zur	I. U-Halbflottille,
„U 72",	20. 1. 16	=	=	=	11. 4. 16	=	=	=
„U 74",	24. 11. 15	=	=	=	18. 3. 16	=	=	=
„U 75",	26. 3. 16	=	=	=	19. 5. 16	=	=	=
„U 76",	11. 5. 16	=	=	=	29. 6. 16	=	=	=
„U 77",	10. 3. 16	=	=	=	29. 6. 16	=	=	=
„U 78",	20. 4. 16	=	=	=	9. 7. 16	=	=	=
„U 79",	25. 5. 16	=	=	=	30. 7. 16	=	=	=
„U 80",	6. 6. 16	=	=	=	27. 8. 16	=	=	=

Im Gegensatz zu den beim Marinekorps und im Mittelmeer in Dienst befindlichen UC-Booten trugen die neuen größeren Boote ihre Minen nicht außerhalb des Druckkörpers in Schächten, sondern im Inneren des Boots, im Hinterschiff, aus dem sie durch Rohre zu Wasser gebracht wurden. Die Minen waren daher bis zum Werfen für Instandhaltung und Bedienung zugängig. Die Tiefensteller, die bei den C-Booten vom Seewasser umspült waren und infolgedessen nur eine begrenzte Gebrauchsdauer besaßen, befanden sich auf „U 71" bis „U 80" im trockenen Raum, ihre Tragezeit war unbeschränkt und die technische Vorbedingung für weiter reichende Unternehmungen erfüllt. Auch brauchte die Tiefe der Minen nicht schon vor dem Auslaufen aus dem Hafen eingestellt zu werden; dies konnte vielmehr bis zum Erreichen des Tätigkeitsgebiets aufgeschoben werden. Die Wahl der genauen Zeit der zu legenden Sperre blieb bis zum letzten Augenblick frei.

Bei einem Deplacement von rund 750 t betrug der Fahrbereich von „U 71" bis „U 80" 5000 bis 7000 sm[1]); außer einem Vorrat von 34 bis 38 Minen trugen die Boote zwei Torpedorohre mit vier Torpedos und ein 8,8 cm- bzw. 10,5 cm-Geschütz. Ein schwacher Punkt des Bootstyps war die geringe ↑-Geschwindigkeit von etwa 10 sm.

In den Sommerabschnitten 1916 traten die großen Minen-U-Boote der Flotte lediglich als Minenträger in Tätigkeit. Handelskrieg wurde befehlsgemäß nicht geführt. Torpedoschußgelegenheit gegen Kriegsschiffe ergab sich bei den zwölf von Ende März bis Ende September 1916 ausgeführten Fahrten nicht.

Im Kriegsgebiet um England wurden folgende Minensperren gelegt:

„U 74", Kaptlt. Erwin Weisbach, 31. 3. 16, Sperre 1 vor dem Firth of Forth.

„U 75", Kaptlt. Beitzen, 29. 5. 16, Sperre 2 westlich der Orkneys.

„U 72", Kaptlt. Krafft, 27. 6. 16, Sperre 3 bei Kap Wrath.

„U 71", Kaptlt. Hugo Schmidt, 29. 6. 16, Sperre 4 südlich der Hebriden.

„U 77", Kaptlt. Günzel, ? 7. 16, Sperre 5 an der schottischen Ostküste bei Kinnaird Head.

„U 78", Kaptlt. Droescher, 21. 7. 16, Sperre 6 zwischen Nordkanal und Hebriden.

„U 76", Kaptlt. Bender, 30. 7. 16, Sperre 7 an der englischen Ostküste bei Longstone.

„U 79", Kaptlt. Jeß, 17. 8. 16, Sperre 8 südlich Irland,
„U 79", = = 17. 8. 16, = 9 = =
„U 79", = = 17. 8. 16, = 10 = =

„U 78", Kaptlt. Droescher, 31. 8. 16, Sperre 11 im Bristol-Kanal.

„U 80", Kaptlt. v. Glasenapp, 12. 9. 16, Sperre 12 an der englischen Ostküste südlich Longstone.

Auf der Sperre 1 ist am 20. 4. 16 der englische D. „Sabbia", 2802 T, gesunken (VIII. 62),

auf Sperre 2 am 2. 6. 16 der englische Drifter „Laurel Crown",

---

[1]) Die einzelnen Boote der Reihe „U 71" bis „U 80" wiesen Verschiedenheiten auf. Vgl. Abschnitt 2.

81 T (VIII. 82), und am 5. 6. 16 der englische Kreuzer „Hampshire", 10 850 t, auf welchem Lord Kitchener den Tod fand[1]),

auf Sperre 6 am 5. 8. 16 der norwegische D. „Aranda", 1838 T (VIII. 90),

auf Sperre 8 am 14. 9. 16 der englische D. „Counsellor", 4958 T (VIII. 95),

auf Sperre 11 am 2. 9. 16 der englische D. „Kelvinia", 5039 T, und am 26. 6. 16 der englische Trawler „Loch Shiel", 216 T (VIII. 93, 94).

Andere Wirkungen der Sperren sind nicht ermittelt worden.

Als einzige sonstige Kriegshandlung dieser Gruppe von Minenbooten ist noch zu erwähnen, daß „U 78" am 26. 7. 16 in der Nordsee den dänischen D. „Vidar", 2179 T[2]), mit Lebensmitteln nach England, als Prise aufgebracht hat.

Ferner wurde von dem Flottenkommando eine Minenunternehmung gegen die nach Archangelsk gehenden, für das russische Heer bestimmten Kriegsmaterialtransporte angesetzt.

„U 75", Kaptlt. Beitzen, legte am 4. 8. 16 an der Murmanküste die in Skizze 10 verzeichnete Sperre von 36 Minen, auf welcher am 7. 8. 16 der englische Trawler „John High", 228 T, und am 20. 9. 16 der englische D. „Etton", 2831 T, gesunken ist (1 und 1 a).

Zwei Minen-U-Boote fielen den Unternehmungen zum Opfer.

Der Verlust von „U 74", Kaptlt. Erwin Weisbach, am 27. 5. 16.

Am 13. 5. 16 lief „U 74" von Helgoland aus mit dem Befehl, vor dem Firth of Forth Minen zu werfen innerhalb der von dem Boot am 31. 3. 16 gelegten Sperre 1. Von dieser Fahrt ist „U 74" nicht zurückgekehrt.

Der amtliche englische Bericht über die Vernichtung des Boots besagt folgendes:

„Am 27. 5. 16 um 12.30 Nm. sichtete der Marine-Trawler »Searanger«, Führer einer Bewachergruppe, in etwa 57° 10′ N, 1° 20′ O (110 sm östlich Aberdeen) das Segel und den Rauch eines großen U-Boots. Die Gruppe machte sich daran, das U-Boot zu umstellen. Um 12.45 Uhr eröffneten »Searanger«, »Oku« und »Rodino« auf 4000 Yards (3660 m) Feuer und erzielten bald einen Treffer. Das U-Boot nahm

[1]) Nordsee, Band 5, S. 436/437.

[2]) D. „Vidar" wurde freigegeben.

das Segel weg und erwiderte zunächst das Feuer, begann dann zu tauchen, kam aber mit schwerer Schlagseite wieder an die Oberfläche und näherte sich dabei dem Trawler »Kimberley«. Auf geringe Entfernung schoß dieser drei Schuß in den Bootskörper, worauf das U-Boot sofort versank. Es blieben keine Überlebenden. Man nahm an, daß es »U 74« gewesen ist."

Der Umstand, daß das U-Boot ein Segel gesetzt hatte, und die ganze Art seines Verhaltens in dem Gefecht, so wie es beschrieben wird, deuten darauf hin, daß das Boot eine schwere Maschinenstörung hatte und vielleicht auch in seiner Tauchfähigkeit behindert war. Da ein anderes deutsches U-Boot zu der fraglichen Zeit nicht an der genannten Stelle gewesen ist, kann es sich nur um „U 74" gehandelt haben, das sich offenbar bereits auf dem Rückwege befand. Keine Anhaltspunkte sind jedoch dafür vorhanden, ob es seine Minenaufgabe vorher erledigt hat.

Der Verlust von „U 77", Kaptlt. Günzel, im Juli 1916.

„U 77" ging am 5. 7. 16 von Helgoland in See mit der Aufgabe, an der schottischen Ostküste bei Kinnaird Head Minen zu legen. Über das Schicksal des Boots ist nichts bekanntgeworden. Auch von englischer Seite liegt nur die Nachricht vor, daß am 26. 7. 16 deutsche Minen bei Kinnaird Head gefunden wurden. Da diese nur von „U 77" herrühren können, ist die entsprechende Minensperre als Sperre 5 in Karte XVI eingetragen. Eine Wirkung von ihr ist nicht ermittelt worden.

Die Minen-U-Boote des Marinekorps.

Der Minenkrieg der U-Flottille Flandern wurde im Sommerabschnitt 1916 von sechs kleinen UC-Booten geführt, zu denen im September die beiden ersten Boote des neuen vergrößerten C-Boots-Typs, der „UC II-Boote", hinzutraten. Der Minenvorrat dieser Boote bestand aus 18 Minen, welche ebenso wie die 12 der UC I-Boote in Schächten des Vorschiffs außerhalb des Druckkörpers untergebracht waren. Der Fahrbereich der rund 400 t großen C II-Boote betrug 7000 bis 9000 sm; außer der Minenausrüstung trugen sie eine Bewaffnung von drei Torpedorohren mit bis zu sieben Torpedos und ein 8,8 cm-Geschütz, so daß sich die Möglichkeit einer vielseitigen Verwendung dieser Boote ergab. Als die U-Flottille Flandern im August 1916 den Handelskrieg wieder aufnahm[1]), konnten die C II-Boote mit Erfolg dazu herangezogen werden.

[1]) Abschnitt 13.

Die Minenunternehmungen der U-Flottille Flandern richteten sich jetzt in gleicher Weise wie im Winter 1915/16 hauptsächlich gegen den Themsehandel bis hinauf nach Flamborough Head. Eine Anzahl von Sperren wurden vor der belgisch-französischen Küste gelegt gegen die feindlichen Seestreitkräfte, die dort von See her die deutsche Landfront durch Beschießung bedrohten. Zwei Minenunternehmungen gingen durch die Dover-Straße nach den französischen Kanalhäfen.

Die günstigeren Witterungsverhältnisse des Sommers scheinen die Leistungen des feindlichen Minensuchdienstes gesteigert zu haben; denn die Erfolge der U-Bootsminensperren weisen gegen früher einen Rückgang auf. Ferner setzte die feindliche U-Bootsabwehr vor der Flandernküste mit merklicher Verschärfung ein. Eine ganze Reihe von Minen- und Netzminensperren wurden von englischen Seestreitkräften vor Zeebrügge und in den Hoofden gelegt; feindliche U-Boote und Flieger nötigten die aus- und einlaufenden Flandernboote zu dauernder Vorsicht. So kam es, daß von den sechs UC I-Booten der Flandernflottille in der Zeit von Mai bis August 1916 drei Boote durch die feindlichen Bekämpfungsmaßnahmen vernichtet wurden.

Die Lage der betreffenden englischen Minen- und Netzminensperren sowie die Zeit ihres Auslegens ist in Skizze 8 nach amtlichen englischen Angaben, die nach dem Kriege zur Verfügung gestellt worden sind, verzeichnet.

Die Unternehmungen gegen die Themse-Mündung.

Skizze 9, Seite 192/193, und Karte VII und XII.

„UC 7", Oblt. z. S. Haag.

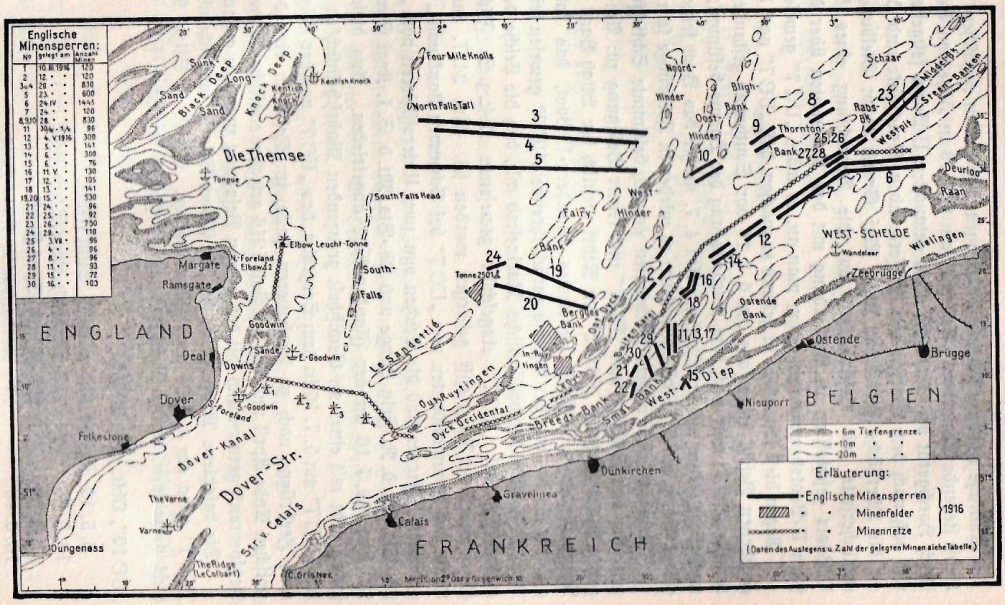
5. 5. 16	Sperre	111	Nordausgang der Downs bei Margate.
12./13. 5. 16	=	115	Nordausgang der Downs bei Elbow Boje.
18. 5. 16	=	119	nördlich Kentish Knock Fschff.
20. 6. 16	=	134	Nordausgang der Downs bei N-Foreland.
26. 6. 16	=	138	nördlich N-Foreland.

Nur Sperre 111 hatte eine Wirkung. Auf ihr ist am 10. 5. 16 der englische D. „Dolcoath", 1706 T, gesunken (VII. 32).

Der Verlust von „UC 7", Oblt. z. S. Haag, etwa am 5. 7. 16.

„UC 7" lief am 3. 7. 16 abends von Zeebrügge aus mit dem Auftrag, bei Elbow Boje Minen zu legen. Das Boot ist nicht zurückgekehrt. Zeit, Ort und Ursache des Verlustes konnten nicht sicher festgestellt werden.

Skizze 8.
Englische Minensperren und Minennetze östlich der Dover-Straße 1916.
(Nach amtlichen englischen Angaben, die nach dem Kriege bekannt geworden sind.)



Amtliche englische Nachrichten besagen, daß das in englischem Marinedienst stehende Motorboot „Salmon" am 6. 7. 16 in Höhe von Southwold durch Horchgerät die Geräusche eines getauchten U-Boots festgestellt habe, und daß nach dem Werfen von Wasserbomben Wrackstücke und Ölmengen an die Oberfläche gekommen sind. Auf Grund dieser Meldung wurde englischerseits mit Bestimmtheit auf die Vernichtung eines deutschen U-Boots geschlossen; in Verbindung mit den Nachrichten über die deutschen U-Bootsbewegungen nahm man an, es wäre „UC 7" gewesen.

Gegen diese Annahme ist geltend zu machen, daß „UC 7" nach dem ihm gegebenen Befehl keinesfalls am 6. 7. 16 vor Southwold gestanden haben kann. „UC 7" war nach dem Nordausgang der Downs bestimmt; Southwold liegt 60 sm weiter nördlich. Am 4. 7. mußte das Boot seine Minen gelegt haben, am 6. 7. spätestens hätte es wieder in Zeebrügge sein müssen.

Dagegen lassen andere Nachrichten ziemlich bestimmte Schlußfolgerungen über das Schicksal von „UC 7" und seiner Besatzung zu: Am 5. 7. 16 gegen Mittag sichtete „UB 12" im Nebel westlich der Bligh Bank ein von Noord-Hinder her östlich steuerndes Flandern-U-Boot, das kaum ein anderes als das von der Themse zurückkehrende „UC 7" gewesen sein kann. Am 22. 7. teilte der holländische Marinestab mit, daß die Leiche des überetatsmäßig auf „UC 7" eingeschifft gewesenen Oblt. z. S. Fischer bei Schouwen Bank Feuerschiff geborgen worden sei. Am 24. 7. wurde die Leiche des Kommandanten von „UC 7" bei Schouwen Bank von „UB 16" gefunden. Ferner sind die Leichen von zwei Unteroffizieren von „UC 7", Ob.-Bts.-Mt. d. R. Fritz Lange und Ob.-Bts.-Mt. d. S. I. Karl Stapel, am 22. bzw. 19. 7. 16 an der Flandernküste angetrieben. Aus diesen Tatsachen geht mit einer an Gewißheit grenzenden Wahrscheinlichkeit hervor, daß „UC 7" am 5. 7. 16 in dem Seegebiet, das „UC 7" von der Bligh Bank nach Zeebrügge noch zu durchqueren hatte, im Nebel in eine der dort zwischen Ende April und Anfang Juli 1916 gelegten englischen Minen- und Netzsperren[1]) geraten und mit der ganzen Besatzung zugrunde gegangen ist.

Die befohlene Minensperre bei der Elbow Boje ist wahrscheinlich von „UC 7" etwa am 4. 7. 16 noch gelegt worden. Sie ist in Skizze 9 jedoch nicht verzeichnet, da die Gewißheit, auch bezüglich der Lage, fehlt.

„UC 10", Oblt. z. S. Nitzsche.

6. 5. 16	Sperre	112	nördlich Sunk Fschff.
18. 5. 16	=	118	südöstlich Long Sand Fschff.
1. 6. 16	=	128	südlich Sunk Fschff.
10. 6. 16	=	130	Nordausgang Knock Deep.

[1]) Skizze 8, S. 185.

Auf Sperre 128 lief am 1. 6. 16 der englische D. „Parkgate", 3232 T; er ist jedoch noch geborgen worden.

Sonst keine Wirkung der genannten Sperren.

„UC 10", Oblt. z. S. Saltzwedel.

19. 6. 16 Sperre 131 Nordende Galloper Sand.

Keine Wirkung ermittelt.

„UC 6", Oblt. z. S. Ehrentraut.

12. 5. 16 Sperre 114 Südende Inner Gabbard Sand.
9./10. 6. 16 = 129 südlich Kentish Knock Fschff.
30. 9. 16 = 173 Nordausgang der Downs nördlich Elbow Boje.

Auf Sperre 173 ist am 2. 10. 16 der englische Drifter „Girl Eva", 76 T, gesunken (XII. 14). Sonst keine Wirkung.

„UC 1", Oblt. z. S. Ramien.

20. 6. 16 Sperre 132 Südende Kentish Knock.
5. 8. 16 = 152 Nordausgang der Downs nahe Elbow Boje.

Keine Wirkung ermittelt.

„UC 11", Oblt. z. S. Saltzwedel.

Am 11. 8. 16 traf „UC 11", welches früher schon — bis 17. 10. 15 — der U-Flottille Flandern angehört hatte, aus der Ostsee wieder in Zeebrügge ein, um als Ersatz für Verluste erneut der Flandernfront zugeteilt zu werden.

20. 8. 16 Sperre 158 nördlich Sunk Fschff.
11. 9. 16 = 165 östlich Kentish Knock Fschff.
27. 9. 16 = 171 bei Long Sand Fschff.

Keine Wirkung der Sperren ermittelt.

Die Unternehmungen nördlich der Themse bis zur Sizewell Bank.

Skizze 2, Seite 56/57, und Karte VII, XI und XII.

„UC 6", Oblt. z. S. Graf v. Schmettow.

3. 5. 16 Sperre 110 nördlich Inner Gabbard.

Auf dieser Sperre ist am 16. 5. 16 der holländische D. „Batavier V", 1506 T, gesunken (VII. 33).

„UC 6", Oblt. z. S. Ehrentraut.

26. 5. 16 Sperre 125 nördlich Shipwash Fschff.

Auf dem Rückmarsch vom Minenlegen am 26. 5. nördlich Noord-Hinder Feuerschiff einen Schleppzug durch Maschinengewehrfeuer angehalten, belgischen Leichter „Volharding", etwa 1000 T, mit Sprengpatronen versenkt (VII. 42).

1. 6. 16 Sperre 127 nördlich Inner Gabbard.
20. 6. 16 = 133 östlich Aldborough Napes.
26. 6. 16 = 137 nordöstlich Shipwash Fschff.
9. 8. 16 = 153 östlich Shipwash Fschff.
19./20. 8. 16 = 156 östlich Aldborough Napes.

Auf dem Rückmarsch von dort am 20. 8. mittags von feindlichem U-Boot mit zwei Torpedos beschossen, denen durch schnelles Abdrehen ausgewichen werden konnte.

2. 9. 16 Sperre 161 nördlich Aldborough Napes.

Auf diesen Sperren sind gesunken:

21. 6. 16 Sperre 133 holländischer D. „Otis-Tarda", 759 T (VII. 49).
23. 6. 16 = 133 englischer D. „Burma", 706 T (VII. 50).
29. 6. 16 = 133 englischer Trawler „Hirose", 275 T (VII. 56).
28. 6. 16 = 137 holländischer D. „Waalstroom", 1441 T (VII. 54).
7. 7. 16 = 137 englischer D. „Gannet", 1127 T (XI. 21).
3. 9. 16 = 161 englischer D. „Mascotte", 1097 T (XI. 102).

„UC 6", Oblt. z. S. Günther.

22. 9. 16 Sperre 167 nördlich Shipwash Fschff.

Keine Wirkung festgestellt.

„UC 10", Oblt. z. S. Nitzsche.

13. 5. 16 Sperre 117 nördlich Shipwash Fschff.
26. 5. 16 = 124 südöstlich Shipwash Sand.

Auf Sperre 117 sind die englischen D. „Rhenaß", 285 T (VII. 39), am 22. 5. und „Lincairn", 3638 T (VII. 43), am 27. 5. gesunken.

„UC 1", Oblt. z. S. Ramien.

26. 5. 16 Sperre 123 westlich Aldborough Napes.

Auf dem Rückmarsch von dort fand die nachstehend anläßlich des Verlustes „UC 3" erwähnte letzte Begegnung von „UC 1" mit „UC 3" statt

sowie die überraschende Entdeckung der unmittelbar vorher, am 26. 5., gelegten englischen Sperre südöstlich der Rabs Bank[1]).

7. 7. 16 Sperre 142 nordöstlich Aldborough Napes.

Auf den Sperren sind gesunken:

26. 5. 16 Sperre 123 englischer bewaffneter D. „El Argentino", 6809 T (VII. 40).

18. 6. 16 = 123 spanischer D. „Mendibil-Mendi", 4501 T (VII. 47).

11. 8. 16 = 142 englischer D. „F. Stobart", 801 T (XI. 93).

Der Verlust von „UC 3", Oblt. z. S. Kreysern, etwa am 26. 5. 16.

„UC 3" lief am 25. 5. 16 Vorm. von Zeebrügge aus zum Minenlegen bei der S-Aldborough Napes Tonne. Das Boot ist auf dem Rückweg von der englischen Küste noch mehrmals gesehen worden, hat den Hafen aber nicht erreicht. Ebenso wie „UC 3" hatten „UC 10", „UC 6" und „UC 1" in der Nacht 25./26. 5. im Zusammenhang mit der Skagerrak-Unternehmung der Hochseeflotte Minensperren in dem Gebiet vor Orfordneß gelegt. In der Frühe des 26. waren „UC 6", „UC 1" und „UC 3", ostwärts steuernd, in Sicht voneinander. Um 11 Uhr Vm. bei Noord-Hinder trat das auf Vorposten befindliche „UB 6" in Winkspruchverkehr mit „UC 3".

Am 26. 5. nachmittags stieß „UC 1" beim Ansteuern von Zeebrügge auf die unmittelbar vorher am gleichen Tage ausgelegte, durch Bojenkörper bezeichnete englische Sperre südöstlich der Rabs Bank[1]). Feindliche Bewachungsstreitkräfte, Kleine Kreuzer, Zerstörer, zwei Monitore, die wohl an der Sicherung des Sperrunternehmens beteiligt gewesen waren, sowie Flieger, machten noch die Gegend unsicher und drückten die U-Boote an der gefährdeten Stelle unter Wasser. Als „UC 1" gegen 5 Uhr Vm. vorübergehend auftauchen konnte und an der feindlichen Sperre entlang steuerte, eine Lücke zu suchen, kam nahebei ein anderes C-Boot kurz an die Oberfläche, tauchte aber bald wieder weg. Es wird vermutet, daß dort an der feindlichen Sperre „UC 3" zum letzten Mal gesichtet worden ist.

In der Abenddämmerung des 26. 5. bemerkte „UB 6" in Richtung Zeebrügge zwei UC-Boote, „UC 6" und „UC 1", mit Südkurs. Das dritte Boot fehlte. „UC 3" und seine ganze Besatzung sind demnach mit ziemlicher Sicherheit in der noch unbekannten englischen Minensperre vom

[1]) Skizze 8, S. 185.

26. 5. zugrunde gegangen. Auch von amtlicher englischer Stelle konnte keine andere Aufklärung übermittelt werden.

An der Stelle, an welcher „UC 3" in der Nacht 25./26. 5. 16 seine Minen dem erhaltenen Befehl gemäß zu legen hatte, sind am 26. 5. der englische D. „Denewood", 1221 T (VII. 41), und am 2. 6. der englische D. „Golconda", 5874 T (VII. 45), nachweislich durch Minen gesunken, die von keinem anderen U-Boot herrühren konnten. Die Sperre von „UC 3" ist daher, als Sperre 126, in Skizze 2 aufgenommen worden.

„UC 11", Oblt. z. S. Schmitz.

3. 9. 16 Sperre 162 südwestlich Shipwash Fschff.
22. 9. 16 = 168 östlich Shipwash Sand.

Auf Sperre 168 gesunken:
20. 10. 16 englischer D. „Huguenot", 1032 T (XII. 24).
24. 10. 16 englischer D. „Framfield", 2510 T (XII. 25).

Vor Southwold, Lowestoft und Yarmouth.

Skizze 3, Seite 61, und Karte VII und XI.

„UC 6", Oblt. z. S. Ehrentraut.

20. 5. 16 Sperre 121 südlich Hewett Channel, Yarmouth.
10. 7. 16 = 143 vor Südeingang Hewett Channel.
25. 7. 16 = 150 vor Southwold.

Kurz nach dem Antreten des Rückmarsches von Southwold aus erlitt die Ölmaschine eine schwere Störung. Da auch der Stromvorrat der Akkumulatoren für die bevorstehende Wegstrecke bei weitem nicht ausreichte, wurde der größte Teil des 90 sm langen Marsches mit Hilfe eines Notsegels zurückgelegt, das aus Segeltuchbezügen und Decksläufern behelfsmäßig gefertigt worden war. Am 25. 7. abends mußte angesichts eines feindlichen U-Boots getaucht und bis zur Dunkelheit unter Wasser verbracht werden. Bei Schouwen Bank kam am 26. 7. morgens „UB 19" in Sicht, welches Schlepperhilfe leistete.

9. 9. 16 Sperre 164 südlich Stanford Channel, Lowestoft.

Auf den Sperren von „UC 6" sind gesunken:
1. 6. 16 Sperre 121 norwegischer D. „Excellenz Mehnert", 646 T (VII. 44).
8. 6. 16 = 121 englischer Trawler „Kaphreda", 245 T (VII. 46).
10. 7. 16 = 143 englischer D. „Kara", 2338 T (XI. 22).

„UC 10", Oblt. z. S. Saltzwedel.

26. 6. 16 Sperre 135 südlich Southwold.
Keine Wirkung ermittelt.

„UC 10", Oblt. z. S. Nitzsche.

3. 7. 16 Sperre 140 vor Southwold.
12. 7. 16 " 144 nördlich Yarmouth.
Keine Wirkung.

„UC 10", Oblt. z. S. Werner Albrecht.

3./4. 8. 16 Sperre 151 vor dem Hewett Channel.
Keine Wirkung.

„UC 1", Oblt. z. S. Ramien.

26. 6. 16 Sperre 136 a, b, nördlich Southwold.
Kurz nach dem Werfen der Minen am 26. 6. morgens bei Dunkelheit wurde „UC 1" getaucht fahrend in dem verkehrsreichen Seegebiet dicht unter der englischen Küste von einem Dampfer gerammt, jedoch nicht ernstlich beschädigt.

30. 6. 16 Sperre 139 südlich des Croß Sand, Yarmouth.
16. 7. 16 " 145 vor Lowestoft.
20. 8. 16 " 157 im Stanford Channel, Lowestoft.
29. 8. 16 " 160 südlich Lowestoft.

Auf den Sperren sind gesunken:

26. 6. 16 Sperre 136 englischer D. „Astrologer", 912 T (VII. 52).
26. 6. 16 " 136 " Trawler „Tugela", 233 T (VII. 53).
28. 6. 16 " 136 " Bagger „Mercurius", 129 T (VII. 55).
30. 6. 16 " 136 " Trawler „Whooper", 302 T (VII. 57).
16. 7. 16 " 136 " D. „Alto", 2266 T (XI. 45).
16. 7. 16 " 136 " D. „Mopsa", 885 T (XI. 44).
30. 7. 16 " 136 " D. „Claudia", 1144 T (XI. 53).
23. 8. 16 " 157 " Trawler „Birch", 215 T (XI. 95).
27. 8. 16 " 157 " Drifter „Ocean Plough", 99 T (XI. 96).
31. 8. 16 " 157 " Drifter „Tuberose", 67 T (XI. 97).
1. 9. 16 " 160 norwegischer D. „Dronning Maud", 1102 T (XI. 98).
4. 9. 16 " 160 englischer Trawler „Jessie Nutten", 187 T (XI. 99).

„UC 16", Oblt. z. S. v. Werner, 21.—24. 9. 16.

26. 6. 16 in Dienst gestellt.

11. 9. als erstes der vergrößerten UC-Boote in Zeebrügge bei der U-Flottille Flandern eingetroffen.

21. 9. ausgelaufen mit dem Befehl, vor Yarmouth Minen zu legen und Gelegenheiten zum Handelskrieg nach der Prisenordnung auszunutzen[1]).

22. 9. Sperre 170 a südöstlich Croß Sand und Sperre 170 b vor dem Hewett Channel.

23. 9. die elf englischen Fischdampfer „Mercury", 183 T, „Biella", 144 T, „Restleß", 125 T, „Britannia III", 138 T, „Weelsby", 112 T, „Andromeda", 149 T, „Beachwold", 129 T, „Rego", 176 T, „Refino", 182 T, „Cockatrice", 115 T, und „Phönix", 117 T, angehalten und teils durch Geschützfeuer, teils mit Sprengpatronen versenkt (XI. 160—170).

Sonst noch fünf holländische und norwegische Handelsschiffe angehalten und nach Prüfung der Papiere entlassen.

Eine Wirkung der von „UC 16" vor Yarmouth am 22. 9. gelegten Minen ist nicht festgestellt worden.

Zwischen Yarmouth und Flamborough Head.

Skizze 4, Seite 62/63, Karte XI, XII und XIII.

„UC 10", Oblt. z. S. Nitzsche.

24. 7. 16 Sperre 149 bei Newarp Fschff. nördlich Yarmouth.

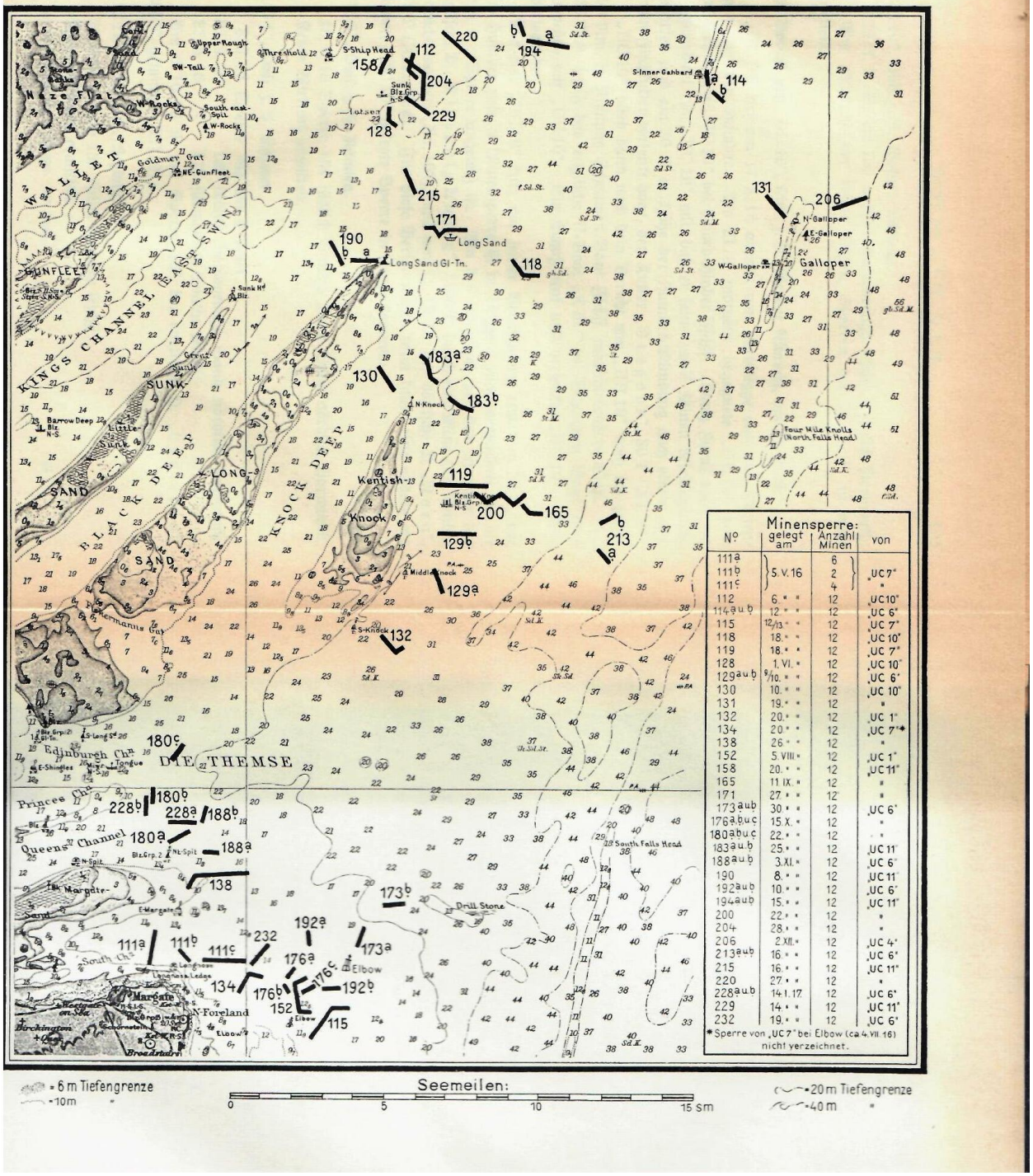
Auf dem Rückmarsch am 24. 7., kurz vor dem Einlaufen in Zeebrügge, wird „UC 10" von einem englischen Flugzeug mit Maschinengewehrfeuer angegriffen; da das U-Boot wegen des flachen Wassers nicht mehr tauchen kann, wird das Feuer des Flugzeugs seitens „UC 10" mit Maschinengewehr und zwei Gewehren erwidert. Es gelingt, das Flugzeug durch Treffer in den Motor außer Gefecht zu setzen und zum Niedergehen zu zwingen. Zwei englische Offiziere werden unverwundet gefangengenommen. Das Flugzeug wird durch ein Torpedoboot des Marinekorps nach Zeebrügge eingebracht.

---

[1]) Die Gründe, welche die U-Flottille Flandern im August 1916 veranlaßten, den Handelskrieg nach der Prisenordnung aufzunehmen, werden später im Zusammenhang mit der Kriegführung der UB-Boote behandelt werden. Vgl. Abschnitt 13.

Skizze 9.

U-Bootsminensperren vor der Themse-Mündung
Mai 1916 bis Januar 1917.



„UC 10", Oblt. z. S. Werner Albrecht.

10. 8. 16 Sperre 155 westlich Haisborough Fschff. nördlich Yarmouth.

Eine Wirkung der beiden letzten Sperren von „UC 10" ist nicht ermittelt.

Der Verlust von „UC 10", Oblt. z. S. Werner Albrecht, am 21. 8. 16.

„UC 10" lief am 17. 8. 16 abends von Zeebrügge aus zum Minenlegen vor dem Humber. Am 21. 8. morgens begegnete „UB 10" dem zurückkehrenden „UC 10" bei Noord-Hinder Fschff. Durch Zuruf teilte der Kommandant von „UC 10" mit, daß er seine zwölf Minen befehlsgemäß geworfen und am 20. 8. in Höhe der Humber-Mündung noch einen englischen Fischkutter versenkt habe, den Kutter „Dragoon", 30 T (XI. 94).

„UC 10" blieb dann nach dem Bericht von „UB 10" noch bis gegen 1.30 Nm. in Richtung Schouwen Bank Fschff. marschierend in Sicht. Um 4.35 Nm. schoß das englische U-Boot „E 54" bei Schouwen Bank zwei Torpedos auf „UC 10". Ein Schuß traf und versenkte „UC 10". Kein Überlebender.

Die von „UC 10" kurz vor seiner Vernichtung, etwa am 20. 8. vor dem Humber gelegte Minensperre ist in Skizze 4 nicht verzeichnet, da die Lage der Sperre ungewiß ist. Am 3. 9. ist jedoch vor dem Humber der englische D. „Rievaulx Abbey", 1166 T, durch eine Mine zum Sinken gebracht worden (XI. 101), und am 11. 12. 16 der dänische D. „Nora", 772 T (XIII. 72a). Für diese Versenkungen kann kaum eine andere als die von „UC 10" gelegte Sperre in Frage kommen.

„UC 1", Oblt. z. S. Ramien.

10. 8. 16 Sperre 154 südlich Smiths Knoll Sand nördlich Yarmouth.

Keine Wirkung ermittelt.

„UC 1", Oblt. z. S. Küstner.

8. 9. 16 Sperre 163 vor Cromer.
22. 9. 16 = 169 südlich Haisborough Sand nördlich Yarmouth.
27. 9. 16 = 172 südwestlich Smiths Knoll.

Am 6. 10. 16 ist auf Sperre 163 der englische D. „Lanterna", 1685 T, gesunken (XII. 21).

„UC 11", Oblt. z. S. Schmitz.

26. 8. 16 Sperre 159 östlich Newarp Fschff.

Keine Wirkung ermittelt.

„UC 26", Oblt. z. S. Graf v. Schmettow, 17.—22. 9. 16.

18. 7. 16 in Dienst gestellt.

12. 9. bei der U-Flottille Flandern in Zeebrügge eingetroffen.

17. 9. ausgelaufen zum Minenlegen vor dem Humber und zum Handelskrieg bei sich bietender Gelegenheit[1]).

19. 9. Sperre 166 nördlich Outer Dowsing Fschff. gelegt.

21. 9. bei Noord-Hinder einen holländischen Dampfer untersucht, entlassen. Sonst hielt sich der Kommandant dort nicht lange mit Handelskrieg auf, „um das Boot für den westlichen Kanal klar zu machen, wo es besser ausgenutzt werden kann".

Auf Sperre 166 lief am 23. 9. 16 der schwedische D. „Prinzessan Ingeborg", 3546 T, der jedoch noch Grimsby erreichte.

Vor der belgischen und französischen Küste zwischen Nieuport und Calais.

Skizze 5, Seite 64/65.

„UC 3", Oblt. z. S. Waßner.

12. 5. 16 Sperre 113 vor Nieuport.

„UC 3", Oblt. z. S. Kreysern.

14. 5. 16 Sperre 116 vor Gravelines.
21. 5. 16 = 122 = =

„UC 1", Oblt. z. S. Ramien.

21. 5. 16 Sperre 120 nördlich Dünkirchen.

„UC 6", Oblt. z. S. Ehrentraut.

3. 7. 16 Sperre 141 vor Calais.
17. 7. 16 = 146 = =

„UC 10", Oblt. z. S. Nitzsche.

18. 7. 16 Sperre 147 westlich Calais.

Wirkungen der im Mai und Juli zwischen Nieuport und Calais gelegten Minensperren sind nicht bekannt geworden.

---

[1]) Bezüglich des Befehls zum Führen von Handelskrieg siehe Fußnote zur vorstehenden Unternehmung von „UC 16" auf S. 192.

Die Unternehmungen nach Gris Nez—Boulogne, Le Havre und Cherbourg.

Skizzen 6 und 12, Seite 66/67, 320/321, Karte XI und XII.

„UC 1", Oblt. z. S. Ramien.

20. 7. 16 Sperre 148 zwischen Gris Nez und Boulogne (Skizze 6).

Keine Wirkung ermittelt.

„UC 26", Oblt. z. S. Graf v. Schmettow, 28. 9.—9. 10. 16.

28. 9. von Zeebrügge ausgelaufen zum Minenlegen vor den französischen Kanalhäfen und zum Handelskrieg nach der Prisenordnung im westlichen Teil des Englischen Kanals.

29. 9. morgens Sperre 175a vor Boulogne (Skizze 6).

29. 9. abends Sperre 175 b vor Le Havre (Skizze 12 : B).

30. 9. vormittags Sperre 175 c vor Cherbourg (Skizze 12 : C).

Danach Handelskrieg, zeitweise durch stürmisches Wetter behindert.

30. 9. bei Kap La Hague englischen Schoner „William George", 151 T (XI. 180),

1. 10. bei den Scilly-Inseln französischen Segler „de Villebois Mareuil", 32 T (XII. 10),

3. 10. südöstlich der Scilly-Inseln norwegischen D. „Ada", 1111 T, mit Eisenerz nach England (XII. 11),

5. 10. englischen D. „Isle of Hastings", 1575 T (XII. 12), und norwegischen D. „Risholm", 2649 T, mit Kohlen von England nach Frankreich (XII. 13) — angehalten und nach dem Aussteigen der Besatzung mit Geschützfeuer oder durch Sprengpatronen versenkt.

Auf Sperre 175 a vor Boulogne ist am 13. 10. 16 der russische D. „Mercator", 2827 T, gesunken (XII. 62),

auf Sperre 175 b vor Le Havre am 30. 9. 16 der englische D. „Maywood", 1188 T (XI. 179), und am 1. 10. 16 der bewaffnete englische D. „Vanellus", 1797 T (XII. 9).

Von der Sperre 175 c ist keine Wirkung ermittelt.

13. Die Verwendung der großen U-Boote und der UB-Boote der Hochseeflotte sowie der UB-Boote des Marinekorps im Sommer 1916.

Der Übergang zum U-Bootskrieg nach der Prisenordnung.

Das Suchen nach neuen Formen für den Handelskrieg der U-Boote.

Die Ansichten des Admiralstabs und der beiden führenden Frontstellen, des Flottenkommandos und des Marinekorps, hinsichtlich der militärischen Möglichkeiten der Verwendung der U-Boote zum Handelskrieg gingen nach den Ereignissen des März und April 1916 auseinander. Die Tatsache lag vor, daß in den beiden Monaten mehr als 80 Prozent der von den Flotten-U-Booten versenkten Handelsschiffe in der üblich gewordenen Art des Vorgehens der Boote über Wasser angegriffen waren, ein Verfahren, welches man allgemein den U-Bootskrieg nach der Prisenordnung zu nennen pflegte. Das Versenkungsergebnis der 14 beteiligten U-Boote, rund 180 000 T, in zwei Monaten, war allerdings nicht bedeutend. Aber fraglos wäre beträchtlich mehr zu erreichen gewesen, wenn man nicht planmäßig[1]) auf das Angreifen neutraler Kauffahrteischiffe und damit auf das Bekämpfen der Konterbandezufuhr zum Feinde verzichtet, sondern im Gegenteil den U-Bootskommandanten den Befehl dazu erteilt hätte. Die Flotte und der Führer der U-Boote lehnten das Anhalten der Neutralen und das Prüfen der Schiffspapiere mit der Begründung ab, daß die U-Boote dadurch der Vernichtung preisgegeben würden, wobei an den Mißbrauch neutraler Flaggen, die Bewaffnung der Dampfer, an Rammversuche und vor allem an die Gefahr der U-Bootsfallen gedacht wurde. Das Marinekorps stellte sich auf den gleichen Standpunkt. Der Admiralstab auf der anderen Seite befand sich, weit mehr als die Front, unter dem Drucke der Verantwortung, aus den vorläufig nicht zu überwindenden politischen Schwierigkeiten einen militärisch irgend annehmbaren Ausweg zu finden. Der Admiralstab hatte ferner die Kriegführung der Mittelmeer-U-Boote vor Augen, deren Leitung in seiner eigenen Hand lag. Die Witterungsverhältnisse im Mittelmeer begünstigten dort zwar ohne Zweifel den

[1]) Vgl. die Befehle S. 87/89 und S. 103.

U-Bootskrieg; die feindliche U-Bootsabwehr jedoch und die Bewaffnung der Dampfer machten sich im Mittelmeer an den meisten Stellen allmählich ebenso stark fühlbar wie in den englischen Gewässern. Wenn also der U-Bootskrieg nach der Prisenordnung im Mittelmeer Erfolge zeitigte und keine Verluste gekostet habe, so müsse das Verfahren bei gebührender Vorsicht auch im Kriegsgebiet um England anwendbar sein, und allen politischen Erfordernissen wäre dann nach menschlichem Ermessen Genüge geleistet. Diese Ansicht herrschte hinfort im Admiralstab vor.

Admiral v. Holtzendorff sandte daher am 9. 5. einen Befehlsentwurf an das Kommando der Hochseestreitkräfte zur Stellungnahme, der folgendes vorsah:

Handelskrieg der U-Boote über Wasser. Schiffe anhalten, feindliche nach dem Verlassen ohne weiteres vernichten, von neutralen die im Schiffsboot zu überbringenden Papiere prüfen, danach gegebenenfalls versenken. Wenn nach Lage der Verhältnisse eine Rettung der Besatzung in Booten unwahrscheinlich, vom Versenken Abstand nehmen. Passagierdampfer durchlassen. Bei Fluchtversuch oder Widerstand eines Handelsschiffs Waffengewalt anwenden.

Mit eingehender Begründung wies Vizeadmiral Scheer am 17. 5. den Gedanken des Admiralstabs, in dieser Weise den U-Bootskrieg fortzusetzen, zurück und faßte seine Weigerung dahin zusammen: Er habe die Überzeugung, daß der Einsatz der U-Boote nach dem vorgeschlagenen Verfahren in einem militärisch nicht zu rechtfertigenden Mißverhältnis zu dem zu erwartenden Ergebnis stehe. Der Verlust an U-Booten werde bald ihren Erfolg überwiegen und den Handelskrieg um England wieder wie im Herbst 1915 stillegen. Eine mäßige Wirkung im Handelskrieg, wie sie beim Anwenden der Prisenordnung zu erwarten wäre, sei für die Entscheidung belanglos. Ein späteres Übergehen auf den rücksichtslosen U-Bootskrieg würde erschwert werden, wenn man jetzt der Welt zeige, daß er auch in milder Form geführt werden könne. Personal und Material würden verbraucht sein, wenn doch schließlich die Zeit komme, daß die U-Boote gegen England voll eingesetzt werden müßten.

Der Admiralstab sah, daß auf dem eingeschlagenen Wege eine Übereinstimmung mit dem Flottenkommando nicht zu erzielen war. Inzwischen schien sich jedoch auf andere Weise ein Zusammengehen der beiden leitenden Stellen anzubahnen. In gleich hohem Maße wie der Admiralstab war die Front durchdrungen von dem Bewußtsein, daß der Kampf gegen die englische Wirtschaft das Entscheidende in diesem Kriege sei und nicht aufhören dürfe. Auch der Flottenstab und der Führer der U-Boote hatten deshalb

nach dem Einstellen des U-Bootskrieges Ende April unverzüglich Erwägungen angestellt, in welcher politisch zulässigen Form der U-Bootskrieg mit Aussicht auf militärische Wirksamkeit von neuem beginnen könne. Die Teilnahme des Fregattenkapitäns Bauer an der Unternehmung von „U 67" im April hatte hauptsächlich diesem Zweck gegolten. Auf Grund der dabei gewonnenen Erfahrungen war schon am 2. 5. eine entsprechende Anregung von der Flotte an den Admiralstab gegeben worden:

Nahezu alles, was unter den bestehenden Verhältnissen nach England eingeführt würde, diene der Kriegführung. Es wäre nur erforderlich, dem englischen Vorbilde zu folgen, den Begriff der Konterbande in der deutschen Prisenordnung auszudehnen und auch die aus Feindesland stammenden Bunkerkohlen auf neutralen Schiffen als Konterbande zu erklären. Fast jedes auf England fahrende neutrale Kauffahrteischiff sei dann der Einziehung und der Vernichtung durch U-Boote verfallen. Hiervon ausgehend schlug die Flotte vor, die U-Boote anzuweisen:

Jedes Frachtschiff im Kriegsgebiet auf sichere Entfernung anhalten und zum Aussteigen der Besatzung auffordern. Das verlassene Schiff versenken und erst d a n a c h, sofern es sich um einen Neutralen handele, an die Rettungsboote herangehen, um die Schiffspapiere zu empfangen. Meist werde sich vor dem Prisengericht herausstellen, daß Schiff und Ladung des Neutralen wegen Konterbande in dem weiteren Sinne einzuziehen wäre; in den wenigen Ausnahmefällen, in denen ein Neutraler zu Unrecht versenkt sei, würde der Schaden zu ersetzen sein. Versenken nur dann, wenn Wetter und See Sicherheit für die Besatzung in den Booten gewährleiste. Die Ermächtigung, bewaffnete feindliche Handelsschiffe wie Kriegsschiffe zu behandeln, müsse bestehen bleiben. Passagierdampfer seien zu schonen.

Diesen Vorschlag hatte das Flottenkommando am 5. 5. sofort zurückgezogen, nachdem die Note der deutschen Regierung mit der an Amerika gegebenen Zusicherung genauer Beachtung der Prisenordnung bekannt geworden war. Der Admiralstab hingegen nahm die Anregung der Flotte auf, prüfte sie politisch und völkerrechtlich und dehnte sie aus. So entstand die Grundlage eines neuen, groß angelegten Plans:

Die militärische Bedingung, die das Flottenkommando für den U-Bootshandelskrieg ü b e r Wasser glaubte stellen zu müssen, das Befreien der U-Bootskommandanten von dem Prüfen der Papiere neutraler Schiffe v o r dem Versenken, sollte erfüllt werden. Das Erweitern der Konterbandeliste war gutzuheißen. Dadurch wäre aber nur der Zugriff auf die n a c h England gehende neutrale Schiffahrt ermöglicht worden. Es mußte auch ein Mittel gefunden werden, die englische A u s f u h r auf neutralen

Schiffen zu treffen. Die Erklärung feindlicher Bunkerkohle als Konterbande genügte dazu nicht. Eine wirksame Handhabe könnte geschaffen werden, wenn die deutsche Kriegführung den alten völkerrechtlichen Grundsatz aufgab, den England längst verlassen hatte, daß die neutrale Flagge das feindliche Gut deckt. Von der Mehrzahl der neutralen Schiffe, die von England kamen, war anzunehmen, daß sie vorwiegend feindliches Gut geladen hatten. Somit durfte das Versenken aller von England auslaufender neutraler Kauffahrteischiffe in der von der Flotte gedachten Form wenigstens ebenso gerechtfertigt erscheinen wie das Versenken der nach England einlaufenden. Auch hier war im Ausnahmefalle eines vor dem Prisengericht sich erweisenden Irrtums Schadenersatz zu leisten.

Eine zweite, noch umfassendere und wirksamere Form des U-Bootshandelskrieges gegen England erdachte sich der Admiralstab in der Gestalt: Ebenso wie England die deutschen Häfen und die der deutschen Nachbarländer als blockiert behandelte, ohne eine Blockade in der hergebrachten völkerrechtlichen Art erklärt zu haben, und ebenso wie England ohne Blockadeerklärung alle unmittelbar oder mittelbar nach Deutschland bestimmten und von dort kommenden Güter und die Schiffe, welche solche Güter führten, als verfallen erklärte und wegnahm, ebenso und mit dem gleichen Recht konnte Deutschland das englische Inselreich als durch U-Boote blockiert behandeln, ohne eine Blockade zu erklären. Jedes nach England fahrende und von dort kommende neutrale Handelsschiff könnte nach dem von England selbst geschaffenen neuen Blockaderecht als „Blockadebrecher" aufgebracht oder, wenn dies dem U-Boot nicht möglich war, vernichtet werden. Eine Einsichtnahme in die Schiffspapiere vor dem Versenken würde sich sinngemäß erübrigen. Auf die Sicherheit der Besatzungen wäre Bedacht zu nehmen, so wie es auch das Flottenkommando voraussetzte. Ein solcher „Blockade-U-Bootskrieg" vermöchte den Handel der Neutralen mit England ungleich empfindlicher in Mitleidenschaft zu ziehen als alle früher angewendeten Formen des U-Bootskrieges, ja es wäre anzunehmen, daß der blühende Konterbandehandel der Neutralen künftig aufhören würde, ein lohnendes Geschäft zu sein und sich nun endlich von dem Kriegsgebiet ganz abschrecken lassen würde.

Das Vorgehen gegen bewaffnete feindliche Handelsschiffe beabsichtigte auch der Admiralstab in alter Weise wieder aufnehmen zu lassen, da weder von Amerika dagegen Einspruch erhoben, noch deutscherseits eine darauf bezügliche Zusage gemacht worden war.

Als einzige Ankündigung der neuen Maßnahmen hielt der Admiralstab eine Veröffentlichung der veränderten Konterbandeliste für geboten sowie

eine Erklärung der deutschen Regierung, daß sie künftig in ihrer Kriegführung gegen die feindliche Wirtschaft das Verfahren Englands und seiner Verbündeten nachahmen werde.

Der vorstehende Plan wurde vom Admiralstab zu einer vom 15. Mai datierten Denkschrift verarbeitet und dem Reichskanzler, dem Staatssekretär Helfferich, der das Reichsamt des Innern übernommen hatte, und dem Flottenkommando übersandt.

Der Chef der Hochseeflotte stimmte am 24. 5. bedingt zu. Das Verfahren würde nur dann für vertretbar gehalten, wenn die Regierung entschlossen wäre, bei eintretenden Konflikten, selbst auf die Gefahr eines Bruchs mit Neutralen, keine Abschwächung vorzunehmen. Auch brachte Vizeadmiral Scheer bei dieser Gelegenheit die Auffassung der Front dem Chef des Admiralstabes gegenüber darin zum Ausdruck, daß er betonte, die U-Bootskommandanten dürften bei etwaigen Fehlgriffen nicht bestraft, sondern sie müßten gedeckt werden.

Nur zögernd entschloß sich der Reichskanzler zu einer Äußerung. Erst am 13. 6., nach Anhören der beteiligten Reichsämter, wurde von ihm das entscheidende Wort gesprochen: Der Wunsch, dem in der Skagerrakschlacht errungenen Waffensieg einen wuchtigen Schlag gegen die englische Wirtschaft unmittelbar folgen zu lassen und die für die Flotte notwendig gewordene Pause durch Wiederbelebung des Handelskriegs auszufüllen, wird allseitig anerkannt. Indes die allgemeine Kriegslage — die russischen Erfolge in Galizien, die dadurch entstandene Gefahr des Eintritts Rumäniens in den Krieg, die Unsicherheit des Ausganges des Wahlkampfes in den Vereinigten Staaten — gibt zu Bedenken Anlaß. Der vorgeschlagene Blockade-U-Bootskrieg würde den Handel der Neutralen aufs schwerste schädigen, schwerer als die englischen Blockademaßnahmen, die nicht mit dem Versenken von Schiffen und Ladungen enden, sondern nur mit der Einziehung. Die unentbehrliche deutsche Einfuhr an Lebensmitteln und Rohstoffen allein aus den nordischen Ländern und Holland beläuft sich noch auf einen Wert von mehreren hundert Millionen Mark im Monat. Es ist zu befürchten, daß die neutralen Staaten auf den U-Bootskrieg mit dem Verbot oder der Einschränkung ihrer Ausfuhr nach Deutschland antworten werden. Der Ertrag der eigenen, deutschen Ernte ist noch nicht zu übersehen.

Der wesentliche Teil des Admiralstabsvorschlags stieß somit auf einstweilige vollständige Ablehnung seitens des Reichskanzlers, des Auswärtigen Amts und des Reichsamts des Innern. Übrig blieb nur der U-Bootskrieg nach der Prisenordnung, verbessert vielleicht durch eine neue, wirksamere

Konterbandeliste, die noch zu bearbeiten war, und erweitert durch das warnungslose Angreifen bewaffneter Handelsschiffe, wogegen sich von keiner der maßgebenden Stellen Widerspruch erhob.

Von diesem Zeitpunkte an gingen die Auffassungen des Flottenkommandos und des Admiralstabs endgültig auseinander.

Admiral v. Holtzendorff verschloß sich den ihm entgegengehaltenen politischen und wirtschaftlichen Gründen nicht. Einen Versuch, den Machtspruch des Kaisers gegen den Kanzler und seine Ratgeber herbeizuführen, zog er nicht in Betracht. Der Handelskrieg gegen England durfte nicht länger ruhen; die U-Bootswaffe mußte dazu ausgenutzt werden, so gut es ging. Trotz der Weigerung der Frontführer war der Admiralstabschef von der Durchführbarkeit der in seinem Entwurf vom 9. 5.[1]) bezeichneten U-Bootsverwendung überzeugt. Wäre es nicht das richtige, einen Kaiserlichen Befehl an die Flotte zu erwirken, im Sinne des Admiralstabs zu verfahren?

Im Flottenstabe griff eine entgegengesetzte Einstellung Platz. Das Scheitern der Bemühungen der Front, durch Entgegenkommen zu einer militärisch vertretbaren Lösung zu verhelfen, hatte den Beschluß der Flotte zur Folge, für die in Berlin entworfenen Pläne, welche vor dem militärischen Urteil als schädliche Halbheit erschienen, die Mitverantwortung abzulehnen. Gegen das Zusammengehen des Admirals v. Holtzendorff mit dem Reichskanzler v. Bethmann Hollweg und dem Auswärtigen Amt festigte sich im Flottenkommando ein starkes Mißtrauen. Der Zweifel gewann die Oberhand, ob der Leiter des Admiralstabs überhaupt von dem ernsten Willen erfüllt sei, sich an höchster Stelle für die Anwendung der schärfsten Waffe der Marine mit vollem Nachdruck einzusetzen.

Begänne nun wieder der militärisch für unzureichend gehaltene U-Bootskrieg auf allen Kriegsschauplätzen, so würde trotz der geltenden Einschränkungen die Täuschung entstehen, die U-Boote seien überall nach Kräften am Werke, eine falsche Beruhigung würde sich ausbreiten, und der Widerstand der Reichsleitung gegen den uneingeschränkten U-Bootskrieg würde dadurch nur noch verstärkt werden. Gebe das Flottenkommando daher jetzt seine Zustimmung zu einem Handelskrieg, wie ihn der Admiralstab befürworte, so trüge die Frontführung selbst dazu bei, dem Entschluß, der nach ihrer unverrückbaren Überzeugung sobald als möglich gefaßt werden müsse, ein nicht zu überwindendes Hindernis in den Weg zu legen. Brächte dagegen die Weigerung der Front die U-Bootstätigkeit im

[1]) Seite 197.

Kriegsgebiet um England unverkennbar zum Erliegen, so könnte ein nachhaltiger Eindruck dieses Vorgangs auf die Volksstimmung nicht ausbleiben, und die Vertreter einer Politik der Schwäche und des Nachgebens würden dem anschwellenden Druck weichen müssen.

Wenn andererseits schwerwiegende politische Gründe es der Kriegsleitung notwendig und richtig erscheinen ließen, von dem rücksichtslosen U-Bootskrieg zur Zeit Abstand zu nehmen und sich mit einer anderen Form der U-Bootsverwendung zu begnügen, so wäre es Sache des Chefs des Admiralstabs, einen entsprechenden Befehl an die Front ergehen zu lassen und die Verantwortung dafür zu tragen.

Wie stark das Schwinden des Vertrauens zu der von Berlin ausgehenden Leitung des Seekrieges die Stellungnahme des Flottenkommandos und damit den Verlauf des U-Bootskrieges im Jahre 1916 beeinflußt hat, geht aus einer Aufzeichnung hervor, die Admiral v. Trotha, der damalige Chef des Stabes der Hochseeflotte, dem Marine-Archiv auf besondere Bitte gegeben hat. Admiral v. Trotha schreibt:

„Mit der Übernahme des Kommandos der Hochseestreitkräfte hat Admiral Scheer, allein durch seine persönliche Initiative, die Seekriegführung bestimmend beeinflußt und die Flotte auf dem Kriegsschauplatz der Nordsee aus der bis dahin geübten verhängnisvollen Passivität herausgerissen.

Dieser von der Flottenführung ausgehende vorwärtsdrängende Wille übertrug sich ganz natürlicherweise auch auf die Frage des U-Bootskrieges. Hier wirkte er sich um so stärker aus, als dem Admiral Scheer bei Beginn der Flottenführung von dem Chef des Admiralstabs der rücksichtslose U-Bootskrieg bestimmt für den 1. Februar, dann für den 1. März in Aussicht gestellt war, während der Termin bald noch weiter bis zum 1. April verschoben wurde[1]).

In dieser Beziehung zeigte sich gleich von vornherein eine von Berlin ausgehende Unsicherheit des Entschlusses, die bei der Flottenführung schärfste Betonung des Willens auslösen mußte, und zugleich das Vertrauen zur Leitung des Seekrieges in wachsendem Maße belastete. Es mußte der Eindruck entstehen, daß die schlechten Erfahrungen der ersten Kriegsjahre in der Verwendung der Flotte sich nun bei der U-Bootsverwendung wiederholen sollten.

Immer stärker trat für das Flottenkommando die Erkenntnis hervor, daß der Chef des Admiralstabs den rein militärischen Standpunkt verließ und den diplomatischen Erwägungen schon in seinen militärisch-verantwortlichen Überlegungen den bestimmenden Einfluß zubilligte. So mußte das Flottenkommando das Vertrauen zum Chef des Admiralstabs verlieren, und dies um so mehr, als sich immer wieder die Fälle wiederholten, daß der Admiral v. Holtzendorff Hoffnung erweckende Zusicherungen

[1]) Die genannten Zusicherungen waren von dem Admiral v. Holtzendorff ausgesprochen worden, weil er zu den genannten Terminen nach Lage der Verhältnisse selbst an das bald bevorstehende Aufnehmen des uneingeschränkten U-Bootskrieges glaubte.

machte, denen dann die bald folgenden amtlichen Mitteilungen und Anweisungen in keiner Weise entsprachen. Dazu kam dann noch, daß in diesen hochverantwortlichen Fragen der Chef des Admiralstabs es fast stets vermied, eine Entscheidung auf sich zu nehmen. Er versuchte vielmehr immer von neuem, durch Überredung und Taktik des Verfahrens die Flotte zu beeinflussen.

Der Admiral v. Holtzendorff führte damit eine Lage herbei, die den Seekrieg in Wahrheit führerlos machte.

Das Flottenkommando, bei dem im übrigen die Frage der U-Bootsverwendung ganz anders lag als in Flandern[1]), mußte unter diesen Verhältnissen seine Auffassung über die Führung des U-Bootskrieges mit ganzer harter Willensstärke vertreten."

Die Ausführungen des Admirals v. Trotha, die in Erinnerung an das eigene Erleben jener Vorgänge im Flottenstabe niedergeschrieben sind, geben eine ergänzende Aufklärung über die tiefliegenden Ursachen der sonst vielleicht nicht ganz zu verstehenden Einstellung des Flottenkommandos. Es ist jedoch hinzuzufügen, daß jene Einstellung des Flottenchefs und seines Stabes dem tatsächlichen Verhalten des Admirals v. Holtzendorff nicht voll gerecht wird, vor allem auch nicht den Schwierigkeiten, denen dieser sich angesichts der Gesamtkriegslage bei der Vertretung der Forderungen des U-Bootskrieges gegenübersah, und die das Flottenkommando nicht übersehen konnte. Aber klar tritt zutage, wie sehr die Leitung des Seekrieges der Festigkeit bedurfte; denn auf der erkennbaren Zielsicherheit und Willensstärke der Führung beruhte das unerläßliche Vertrauen der Front.

Die von dem Admiralstab seit über einem Monat nach zwei Seiten geführten Verhandlungen drängten Ende Juni zu einem Abschluß. Ein Vortrag des Admirals v. Holtzendorff beim Kaiser stand bevor. Mit einem Telegramm vom 21. 6. sandte Admiral Scheer sein letztes Wort nach Berlin, daß er gegen jede abgeschwächte Art des U-Bootskrieges Einspruch erhebe und daß, wenn die Entscheidung gegen seinen Rat ausfiele, nichts anderes übrig bliebe, als die U-Boote rein militärisch gegen die englische Flotte zu verwenden; er bitte, diese seine Anschauung dem Kaiser zur Meldung zu bringen.

In allen Angelegenheiten der Seekriegführung hatte eine Persönlichkeit in der nächsten Umgebung des Kaisers einen nicht zu unterschätzenden, geschichtlich zu wertenden Einfluß, der Chef des Marinekabinetts, Admiral v. Müller. Seine militärische und politische Einstellung zu den großen Fragen der Marine machte sich der Kaiser nicht selten zu eigen. Neben den Stimmen der verantwortlichen Führer ist darum auch die des Admirals

[1]) Vgl. hierzu S. 230.

v. Müller zu nennen, dessen Auffassung von der Kriegslage in jener kritischen Zeit des Sommers 1916 sich in einer Niederschrift vom 18. 7. aufgezeichnet findet:

„In den letzten Tagen hat sich unsere ganze militärische und politische Lage zu einer schweren Krise zugespitzt. Die Erfolge der Russen im Südosten, die offenbar viel größer sind, als außerhalb des engeren Generalstabes bekanntgeworden ist, haben den Übertritt Rumäniens zur Entente schon beinahe zur Gewißheit gemacht . . .

Dagegen tritt die Frage der Zweckmäßigkeit eines nur verschärften oder eines rücksichtslosen U-Bootskrieges sehr in den Hintergrund, da die Entscheidung über den Ausgang der Krisis unter allen Umständen fällt, bevor jede neue Form des U-Bootskrieges sich politisch fühlbar machen kann.

Trotzdem ist es notwendig, für alle Fälle sich klar zu werden, über das, was man kann und will, und Abmachungen für den U-Bootskrieg zu treffen, die geeignetenfalls sofort in Kraft gesetzt werden können.

Ich hebe folgende Punkte heraus:

Der rücksichtslose U-Bootskrieg. Er ist eine politisch so zweischneidige Kriegsart, daß er nur für die Macht zweckmäßig ist, welche keine Rücksicht auf Neutrale zu nehmen braucht. In dieser Lage befinden wir uns zur Zeit weniger denn je. Jede durch den rücksichtslosen U-Bootskrieg verletzte neutrale Macht — und sie werden mehr oder weniger alle dadurch verletzt — hat es gerade jetzt sehr leicht, ganz und gar zur Entente abzuschwenken. Abgesehen davon glaube ich nicht an einen entscheidenden Effekt des rücksichtslosen U-Bootskrieges auf England. Meine früheren Zweifel nach dieser Richtung sind bestärkt worden durch die meiner Ansicht nach äußerst geringe Wirkung unserer in der ersten Hälfte dieses Monats gegen die englischen Überwachungsstreitkräfte in der nördlichen Nordsee ausgesandten U-Boote — zeitweise 19 — sowie umgekehrt durch das im ganzen doch wohl gelungene Durchbringen unserer eigenen Handelstransporte an der schwedischen Küste entlang dank der Deckung durch eine verhältnismäßig schwache Eskorte. Auf ähnliche, wahrscheinlich aber viel stärkere Eskorten müssen wir an der englischen Küste rechnen, wenn wir einmal den rücksichtslosen U-Bootshandelskrieg erklärt haben. Natürlich würden die Amerikaner, deren Kriegserklärung mit unserem rücksichtslosen U-Bootskrieg zusammentreffen würde, erheblich zu diesen Eskorten beitragen können . . .

U-Bootskrieg im Mittelmeer. Die von Kapitänleutnant Hersing, Kophamel usw. geübte Handelskriegführung ist nach wie vor mustergültig. Sie wirkt sehr empfindlich, aber ohne großes Aufsehen . . . Die Zulassung der ungewarnten Torpedierung von Militärtransportdampfern, ein Zugeständnis an Erfahrung und ruhiges Urteil der U-Bootskommandanten, wird die Wirkung erhöhen.

Die Übertragung der Mittelmeer-Methode auf die Nordsee und den Atlantik verspricht bei aller Würdigung der schwierigeren Verhältnisse in diesen Gewässern doch Erfolge, auf welche wir keinesfalls verzichten dürfen. Daß die Methode möglich ist, hat der Kapitänleutnant Wagenführ unumstößlich gezeigt[1]).

Um so bedauerlicher ist der Widerstand des Flottenkommandos . . . Dieser Widerstand muß überwunden werden, wenn nicht anders durch Kaiserlichen Befehl. Der

[1]) Gemeint ist die Unternehmung von „U 44" vom 19. 3. bis 17. 4. 16, S. 109/110.

rücksichtslose U-Bootskrieg liegt gerade jetzt in weiter Ferne, nachdem unsere gesamte Kriegslage ungünstiger geworden ist . . . Dieser Lage muß die Verwendung der U-Bootswaffe gegen den feindlichen Handel Rechnung tragen. Das Hinstarren auf das rücksichtslose Verfahren ist unpraktisch. Praktisch ist das Herausfinden neuer Methoden des ungefährlichen Warnens und des ungefährlichen Herausforderns der Demaskierung und möglichst auch des Feuerns bewaffneter Handelsdampfer. »Ungefährlich« hier natürlich nur in dem Sinne, daß das Boot nicht in unsinniger Weise gefährdet wird. Im übrigen sind die nachgewiesenen Fälle der Vernichtung von U-Booten gelegentlich des Anhaltens von Kauffahrteischiffen über Wasser doch recht selten, so selten, daß sie gar nicht zu vergleichen sind mit der Exponierung von Landstreitkräften in den schweren Kämpfen, namentlich an der französischen Front. . . ."

Es ist anzunehmen, daß der Kaiser bereits in diesem Sinne vorbereitet war, als ihm Admiral v. Holtzendorff, der in engen persönlichen Beziehungen zu dem Chef des Marinekabinetts stand, am 30. 6. Vortrag hielt. Der Gang der Auseinandersetzung über die U-Bootsfrage seit Anfang Mai wurde von dem Chef des Admiralstabs dargelegt, der Plan des Blockade-U-Bootskrieges, die Stellungnahme des Reichskanzlers und des Chefs der Hochseeflotte. Der Kaiser billigte die von dem Admiralstab angestrebte mittlere Linie; ein entsprechender Befehl an die Flotte aber wurde weder von dem Admiral v. Holtzendorff erbeten, noch auch vom Kaiser aus eigener Kraft ausgesprochen. Die Mitteilung, welche über die Kaiserliche Willensäußerung vom Admiralstab an das Kommando der Hochseestreitkräfte am 4. 7. ausging, enthielt vielmehr nur folgendes:

„S. M. der Kaiser hat sich auf die Vorlage des Flottenkommandos vom 21. Juni dahin geäußert, daß er aus Gründen der Gesamtlage dem rücksichtslosen U-Bootshandelskrieg zur Zeit nicht zustimme, wiewohl er für dessen rein militärische Begründung volles Verständnis habe. Dagegen könne er dem Chef der Hochseestreitkräfte nicht beitreten in der Ablehnung eines gemäßigten U-Boots-Handelskrieges in den Formen und nach den Befehlen, wie er z. B. im Mittelmeer geführt werde und sich dauernd bewährt habe. Die Erfahrungen und Erfolge des Kapitänleutnants Wagenführ sprächen deutlich dafür, daß dieser U-Bootskrieg auch unter den schwierigeren Verhältnissen an der Westküste Englands und Frankreichs zu führen sei. Das Bewußtsein, auch mit mäßigen Erfolgen dem Kriegsziel zu dienen, sowie der Befehl des Obersten Kriegsherrn, bestimmte Grenzen in der Handhabung dieser Kriegführung strikte innezuhalten, werde die U-Bootskommandanten befähigen, nach wie vor ihr Bestes einzusetzen, ohne einerseits die Geschicke des Vaterlandes aufs Spiel zu setzen, andererseits die Boote nutzlos zu gefährden.

S. M. der Kaiser hat befohlen, daß die U-Boote der Hochseestreitkräfte im Monat Juli nach dem Vorschlag des Flottenkommandos rein militärisch verwendet werden.

Diese Entscheidung, den U-Bootshandelskrieg zugunsten der militärischen U-Bootsverwendung ruhen zu lassen, hat Gültigkeit für den Monat Juli. Die weiteren Entschließungen nach dieser Richtung hin wollen S. M. sich vorbehalten, gemäß der Entwicklung der militärpolitischen Gesamtlage."

Dem Marinekorps, welches an dem Meinungsaustausch zwischen Admiralstab und Flotte im Mai/Juni nicht beteiligt gewesen war, wurde vom Admiralstab am 8. 7. der Entwurf eines Befehls an die Flotten-U-Boote zugesandt, welchen Admiral v. Holtzendorff als Unterlage für seinen Immediatvortrag benutzt hatte, und der die Art der U-Bootsverwendung angab, welche der Admiralstab unter den bestehenden Bedingungen für zulässig und ausführbar erachtete: U-Bootskrieg nach der Prisenordnung, Angreifen bewaffneter feindlicher Handelsschiffe wie Kriegsschiffe, Schonen von Passagierdampfern. Das Marinekorps wurde zur Äußerung aufgefordert, ob eine Kriegführung nach diesem Befehl unter den Verhältnissen der U-Flottille Flandern Erfolg verspreche, wenn Konflikte mit Neutralen unter allen Umständen vermieden werden müßten. Die Zuschrift des Admiralstabs enthielt den Satz, der betreffende Befehl an die Flotte sei vorläufig noch nicht in Kraft getreten. Das Marinekorps übersah jedoch diesen wesentlichen Zusatz, faßte die Anfrage als eine Anregung auf, entsprechend auch in seinem Bereich zu verfahren, wenn keine Einwendungen zu erheben wären, und antwortete am 16. 7., daß der Befehl in dem Tätigkeitsgebiet der Flandernboote voraussichtlich nicht viele Erfolge zeitigen werde; es werde jedoch versucht werden, „das Beste daraus zu machen".

Das Mißverständnis, das erst Anfang September aufgeklärt wurde, trug dazu bei, der Kriegführung der U-Flottille Flandern bald eine einschneidende Wendung zu geben.

Ungefähr zu der gleichen Zeit, Anfang Juli, als die Auseinandersetzungen über die Wiederaufnahme des U-Bootshandelskrieges um England in einer irgendwie veränderten Form zu vorläufigem Abschluß gekommen waren, begann ein Gedankenaustausch des Admiralstabs mit dem Marinekorps und dem Reichskanzler, ob nicht Mittel und Wege gefunden werden könnten, mit Hilfe der U-Boote den Truppen- und Kriegsmaterialtransporten beizukommen, die dauernd über den Englischen Kanal nach Frankreich gingen. Seit Ende Februar 1916 war der große Angriff auf Verdun im Gange, Ende Juni hatte die Sommeschlacht eingesetzt. Der Verbrauch an Menschen und Material stieg gewaltig, der ungestörte Nachschub über See war für die Feindmächte von unermeßlicher Bedeutung. Wiederholt war daher von der Heeresleitung die Frage aufgeworfen worden, ob die Marine in der Lage wäre, durch Angriff auf die Kanaltransporte der Westfront Entlastung zu verschaffen. Der Versuch war wiederholt gemacht worden, zuletzt durch den Befehl des Admiralstabs vom 21. November 1915.

Aber der „Sussex"-Fall hatte erst unlängst anschaulich gezeigt, daß es ein Ding der Unmöglichkeit war, Bestimmung und Zweck eines Handelsschiffs vom U-Boot aus genau genug zu erkennen, und daß die erste Vorbedingung für eine Unterbindung jenes Transportverkehrs die Ermächtigung war, in dem bezeichneten Seegebiet alle Handelsschiffe nötigenfalls warnungslos zu vernichten. Von einer Minenverseuchung der ziemlich genau bekannten feindlichen Ein- und Ausschiffungshäfen war nicht viel zu erwarten, die Zahl der Minen-U-Boote des Marinekorps war auf drei zusammengeschmolzen. Durch zeitweiliges Vereinen starker Minensuchstreitkräfte vor wichtigen Plätzen zu bestimmter Stunde vermochte der Gegner hinreichende Sicherheit für durchzubringende Transportschiffe zu gewährleisten. Im Marinekorps und Admiralstab tauchte daher der Gedanke auf, den ganzen Englischen Kanal als Kampfgebiet zu erklären.

In der Tat waren jene engen Gewässer in des Wortes wahrster Bedeutung eine Kriegszone, in welcher seit Kriegsbeginn ununterbrochen den feindlichen Heeren die Kräfte nachströmten und welche ebenso lange von jedem deutschen Angriff fast unbehelligt gelassen worden waren, weil auch hier die militärischen Interessen den politischen untergeordnet wurden.

Die Erörterungen der führenden Stellen — Marine, Heer, Politik — über die etwaige Erklärung einer Kanalsperre erstreckten sich bis in den August. Am 14. 8. fiel die Entscheidung durch den Kaiser. Ausschlaggebend für diese war die Stellungnahme des Reichskanzlers und des Staatssekretärs des Auswärtigen Amtes sowie des Chefs des Generalstabes des Feldheeres. Erstere sahen es nach allen Vorgängen als ganz ausgeschlossen an, daß der Präsident der Vereinigten Staaten auf eine Anfrage seine Zustimmung zu der Sperrung des Kanals geben würde; und ein zweiter „Sussex"-Fall würde den Krieg mit Amerika bringen. General v. Falkenhayn hielt angesichts solcher Folgen seine Forderung nicht aufrecht. Über die sonstigen Gründe, die zu der getroffenen Entscheidung führten, gibt die Verfügung Aufschluß, welche der Chef des Admiralstabs am 16. 8. als Kaiserlichen Befehl an die Flotte und das Marinekorps sandte:

„S. M. der Kaiser hat entschieden:

Von der beabsichtigten Verwendung der U-Boote zur Kanalsperre ist Abstand zu nehmen mit Rücksicht darauf,

1. daß die militärische Lage an der Somme keinen Notstand schaffe, der unsere letzten Kraftreserven, koste es, was es wolle, einzusetzen zwinge,

2. daß dagegen eine schwere Belastung der gegenwärtigen politisch-militärischen Gesamtlage durch eine Vermehrung unserer Gegner keinesfalls erwünscht, im Gegenteil nach Möglichkeit abzuwenden sei.

Vom rein militärischen Gesichtspunkt käme hinzu, daß

1. auch der rücksichtslos geführte U-Bootskrieg keine völlige Unterbindung der Transporte im Kanal herbeiführen könne,

2. die zu gewärtigenden U-Bootsverluste sich empfindlich geltend machen müßten, sobald der rücksichtslose U-Bootskrieg im ganzen gegen England einsetzen solle.

Für diese Allerhöchste Entscheidung ist die Stellungnahme des Generalstabschefs von besonderem Einfluß gewesen, der sich dahin zusammenfaßte:

Sein Antrag auf Unterstützung durch die Marine habe die dringlich erwünschte Erleichterung der Lage an der Westfront im Auge gehabt, diese Bitte sei aber nicht der Ausfluß einer solchen Notlage gewesen, die aus sich heraus und mit Herstellung einer Kanalsperre den Bruch mit Amerika rechtfertige. Einem solchen würde er nur zustimmen bei Anwendung des rücksichtslosen U-Bootskrieges auf England überhaupt.

Seine Majestät haben im Anschluß hieran genehmigt, daß der U-Bootskrieg in den verschiedenen Kriegsgebieten, wie bisher, den dortigen Verhältnissen entsprechend weitergeführt und im besonderen die rein militärische Verwendung bei den Hochseestreitkräften den Absichten des Flottenchefs gemäß noch weiterhin in Kraft bleiben solle."

Durch den Schlußsatz wurde die Genehmigung eines Antrags des Chefs der Hochseeflotte ausgesprochen, der am 21. 7. vorgeschlagen hatte, auch im August die rein militärische Verwendung der U-Boote fortsetzen zu dürfen.

Zum zweitenmal waren auf diese Weise die Bemühungen des Admiralstabs, die U-Bootswaffe wirksamer, als es seit Anfang Mai des Jahres geschah, der Gesamtkriegführung dienstbar zu machen, gescheitert. Ein dritter Anstoß ging von dem Chef des Generalstabs des Feldheeres persönlich aus.

General v. Falkenhayn war über alle Verhandlungen der Marine in den letzten Monaten und ihre Ergebnisse unterrichtet worden. Eines eigenen Eingreifens hatte er sich enthalten. Aus seiner letzten Äußerung zu der Frage der Kanalsperre ist zu schließen, daß er, veranlaßt vielleicht durch das Ausbleiben eines strategischen Erfolges vor Verdun und die Rückschläge auf dem südöstlichen Kriegsschauplatz, seine frühere Ansicht hinsichtlich Amerikas zeitweise etwas geändert hatte.

Am 27. 8. ließ General v. Falkenhayn den Chef des Admiralstabs telegraphisch wissen, er hielte die durch Zeitungen verbreitete Ankündigung der englischen Regierung, daß sie alle englischen Handelsschiffe bewaffnen wolle, für eine geeignete Gelegenheit, den uneingeschränkten U-Bootskrieg unverzüglich zu eröffnen. Die Neutralen und auch die Vereinigten Staaten könnten sich, wenn überhaupt, angesichts eines solchen Ausgangspunktes der Berechtigung des deutschen Vorgehens nicht verschließen. Er sei fest überzeugt, daß der Kaiser dem Vorschlag zustimmen werde. Um die gute

Jahreszeit auszunutzen, sei Eile geboten. In gleichem Sinne wandte sich der General an den Reichskanzler und erbat dringend dessen umgehende Stellungnahme.

Wieder, wie um die Jahreswende 1915/16, ergriff Admiral v. Holtzendorff sofort die sich unerwartet bietende Gelegenheit, im Zusammengehen mit dem Heere erneut das große Ziel, das der Marine vorschwebte, das Durchsetzen des uneingeschränkten U-Bootskrieges gegen die politischen Bedenken, ins Auge zu fassen. Mochte der Ausgangspunkt, so wie ihn sich General v. Falkenhayn dachte, nicht sonderlich geeignet erscheinen, es gab der Gründe genug, die für den alten durchgreifenden Plan ins Feld zu führen waren.

Der Chef des Admiralstabs eilte zum Hauptquartier. Doch am 29. 8. war General v. Falkenhayn nicht mehr Chef des Generalstabs des Feldheeres. An seiner Stelle stand an diesem Tage bereits Generalfeldmarschall v. Hindenburg, neben ihm General Ludendorff als Erster Generalquartiermeister.

Am 29. und 30. fanden in Pleß die ersten Besprechungen des Admirals v. Holtzendorff und des Reichskanzlers mit den neuen Führern des Heeres statt; am 31. 8. folgte die bedeutsame Beratung, ob und wann der oft erwogene Schritt zum rücksichtslosen U-Bootskrieg getan werden solle.

Die Entscheidung wurde zwar noch einmal vertagt. Die Heeresleitung sprach sich jedoch jetzt grundsätzlich f ü r das volle Einsetzen der U-Boote aus. Der Befehl sollte zu einem Zeitpunkt, der nach menschlichem Ermessen abzusehen war, gegeben werden. Insofern stellt die Beratung vom 31. 8. die Grundlage dar für den Entschluß, der am 9. 1. 17 endgültig gefaßt wurde. Die hauptsächlich beteiligten Personen sind in der Zwischenzeit dieselben geblieben, auch die Ansichten, welche sie vertreten haben. Es ist daher am Platze, die Gründe, welche für ihr Urteil maßgebend gewesen sind, nach einer vorhandenen Aufzeichnung im Auszug wiederzugeben.

Der Chef des Admiralstabs, Admiral v. Holtzendorff:

Die Vorbesprechungen haben zu folgendem Ergebnis geführt:

Die Gesamtkriegslage findet Deutschland auf allen Fronten in schwerem Verteidigungskampf gegen immer noch zunehmende Übermacht seiner alten und neuen Feinde, und es bietet sich keine Aussicht, durch eine wuchtige Offensive diese Gesamtlage zu ändern. Die Fortführung des Krieges von seiten der Gegner hängt im wesentlichen von England ab, das, gestützt auf seine Seeherrschaft und auf die neutrale Haltung Amerikas, in der Lage ist, den Erschöpfungskrieg weiterzuführen, bis uns allmählich die Unterbindung aller Lebensmittel- und Rohstoffzufuhr matt setzt.

England mit allen Mitteln hieran zu hindern, ist die Frage über Leben oder Untergang des Deutschen Reiches und Volkes. Das einzige Mittel dazu bietet sich in

der Zerstörung des Seeverkehrs nach und von England durch vollen Einsatz der U-Bootswaffe.

Die Bedenken gegen diese Kriegführung drehen sich nicht um den Erfolg gegen England, sondern um die Rückwirkung auf Amerika und die anderen Neutralen. Trägt man diesen Bedenken Rechnung, so ist Deutschlands Schicksal dem Eintritt und der Wirkung von „Möglichkeiten" überlassen, die nicht in unserer Hand liegen. Rußlands „Unfähigkeit zu einem dritten Winterfeldzug", „der Stimmungsumschwung in Amerika zuungunsten Englands" sind solche Möglichkeiten, auf welche gewisse Hoffnungen gegründet werden. Andererseits würde nach Ansicht der politischen Vertreter ein jetzt erfolgender Übertritt Amerikas zu unseren Feinden mit Sicherheit finis Germaniae bedeuten.

Hiergegen ist vom Standpunkt des Admiralstabs geltend zu machen:

In militärisch-wirtschaftlicher Hinsicht arbeitet die Zeit gegen uns. Englands Absperrungsmaßnahmen führen mit zunehmender Beschleunigung zur Beseitigung des Restes unserer Handelsbeziehungen mit den Neutralen; England erreicht seinen Zweck ohne Gegenwehr von uns. Da wir nach guter Ernte wirtschaftlich unabhängig sind, zur Zeit militärisch noch durchaus in der Lage sind, uns erfolgreich zu wehren, so stellt sich die Gefahr, daß Amerika die anderen Neutralen zu Feindseligkeiten gegen uns zwingen könnte, nicht als bedrohlich dar. Aus eigenen Interessen oder Neigungen werden sich die kleineren Nachbarstaaten Deutschlands nicht zum Kriege mit uns entschließen.

Amerika kann sich kaum feindseliger betätigen als bisher.

Erlaubt es die Gesamtkriegslage aber überhaupt noch, uns in dem bitterernsten Daseinskampfe irgendeiner wirksamen Waffe zu enthalten aus Sorge um noch größere Gefahren? Und dürfen wir die für uns günstige Entwicklung der englischen Seeverkehrs- und Wirtschaftssorgen auch nur einige Wochen lang außer acht lassen, statt sie mit allen Mitteln zur nationalen Notlage des Inselvolkes zu steigern? Vor uns sind die Monate wirksamsten U-Bootseinsatzes; bis Jahresende liegt es nach menschlichem Ermessen in unserer Hand, den englischen Kriegswillen zu brechen. Späterer Beginn setzt in den Wintermonaten den U-Bootskrieg zwar nicht aus, wohl aber die Erfolge wesentlich herab, bei gesteigerten Verlusten.

Finis Germaniae ist nicht in dem Einsatz, sondern im Verzicht auf die Waffe zu sehen, die Englands Fähigkeit zur Unterhaltung der Verbündeten und der eigenen Kriegführung lahm legt.

Staatssekretär des Äußeren v. Jagow:

spricht sich unbedingt gegen den U-Bootskrieg aus. Amerika würde unter allen Umständen in den Krieg eintreten, die meisten europäischen Neutralen und die südamerikanischen Staaten würden sich mit hoher Wahrscheinlichkeit unter englischem Druck anschließen. Die Mittelmächte würden in eine unhaltbare Lage geraten.

Staatssekretär des Inneren Helfferich:

Er bezweifelt nicht, daß der U-Bootskrieg eine scharfe Waffe gegen England ist. Bedenken gegen den jetzigen Beginn hegt er wegen der Rückwirkung auf Amerika. Er erkennt an, daß die Lage in England augenblicklich günstiger für den U-Bootskrieg ist als sie im Frühjahr 1916 war. Hätten wir damals begonnen, so hätten wir in-

folge der Ernährungsschwierigkeiten nicht durchhalten können. Jetzt sieht die Sache anders aus. Die diesjährige deutsche Ernte ist sehr günstig ausgefallen. Umgekehrt ist es in England: Im vergangenen Jahr gute Ernte, auch in Amerika, heute eine schlechte in England, Amerika und Kanada. Daher ist England auf Zufuhren aus den südlichen Ländern angewiesen, was erhöhten Frachtraum bedingt. England ist für 4½ Monate versorgt. Der bisherige U-Bootskrieg hat etwa 4 v. H. des Gesamtfrachtraums vernichtet, 8 Millionen Tonnen stehen noch zur Verfügung, also so viel, wie Deutschland vor dem Kriege besessen hat. Selbstverständlich wird durch Vernichtung von Schiffsraum die englische Wirtschaft erheblich erschwert, aber man hat bei uns gesehen, was ein Volk aushalten und leisten kann. Was wir können, kann auch England, sowohl an Volkswillen, als an Organisation; deshalb ist es eine falsche Rechnung, daß England nach 6 Monaten U-Bootskrieg aus Nahrungssorgen zum Frieden gezwungen sein wird. Innerhalb der 4½ Monate würde so viel hereinkommen, wie England braucht.

Alle die er gesprochen, sind der Meinung, und er teilt diese vollauf, daß ein Bruch mit Amerika unabsehbare Folgen haben würde. Admiral v. Holtzendorff meint zwar, daß die Vereinigten Staaten uns schon jetzt feindlich gegenüberständen. Er sieht dies anders an. Amerika hat z. B. 2 Milliarden Dollar Ausfuhrüberschuß; dies Geld würde zur Finanzierung des Krieges zur Verfügung stehen. Jetzt ist das nicht der Fall.

Wenn Amerika den Krieg beginnt, will es ihn auch gewinnen; es wird daher alles einsetzen. Zu beachten ist auch, daß die Druckmittel der Entente und Amerikas auf die anderen Neutralen sehr stark sind, während Deutschland über fast gar keine verfügt.

Alles in allem führt uns der U-Bootskrieg wahrscheinlich zur Katastrophe.

Der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts, Admiral v. Capelle:

Er hält es für ausgeschlossen, daß Deutschland ohne Einsatz der U-Boote zu einem annehmbaren Frieden kommen kann. Er verkennt keineswegs das Risiko; aber selbst wenn der U-Bootskrieg nicht zum vollen Erfolge führt, so schätzt er dies nicht als Katastrophe ein, sondern als das unvermeidliche Ende des Erschöpfungskrieges. Das wäre auch ohne U-Bootskrieg unser Los, denn der Vernichtungswille unserer Gegner kann kaum noch gesteigert werden. Erkennt man den Standpunkt als richtig an, daß der U-Bootskrieg kommen muß, so hält er den jetzigen Zeitpunkt für den besten. Jetzt herrscht Not in England; ob dies im Frühjahr der Fall ist, weiß man nicht. Bei uns eine gute Ernte, bei den Gegnern eine schlechte. Die nächstjährigen Verhältnisse kann man nicht übersehen. Im nächsten Frühjahr werden wir einer Erschöpfung näher sein als heute, an Menschen und Kriegsmaterial, an Rohstoffen, Lebensmitteln, Kriegsanleihen und auch an Volksstimmung. Endlich ist ein längeres Durchhalten unserer Bundesgenossen zweifelhaft. Aus allen diesen Gründen hält er es für unmöglich, daß wir einen „ungünstigen" Frieden schließen, ohne die U-Boote voll eingesetzt zu haben.

Der Reichskanzler v. Bethmann Hollweg:

Keine Seite bezweifelt, daß der U-Bootskrieg kommen wird. Er persönlich ist jeden Moment für den U-Bootskrieg zu haben, wenn er überzeugt wäre, dadurch zu einem guten Kriegsende zu kommen. Der Admiralstab ist der Ansicht, daß die durch Schiffsraummangel hervorgerufene Bedrängnis England kriegsmüde machen werde.

Das ist eine unbewiesene Annahme. Staatssekretär Helfferich bezweifelt es, er desgleichen. Ein völliges Absperren Englands ist nicht möglich, eine beträchtliche Anzahl von Schiffen wird immer durchkommen, auch kann man sich durch Gegenwirkung, Geleitzüge usw. schützen.

Im übrigen ist eine Entscheidung in dieser Frage wesentlich davon abhängig zu machen, wie die Oberste Heeresleitung die Lage, die durch den Übertritt Rumäniens auf die feindliche Seite geschaffen ist, beurteilt.

Admiral v. Capelle:

gibt zur Bekräftigung seiner Ansicht, daß die Mittel den Erfolg der U-Bootswaffe sichern, die Zahlen der für die Kriegführung in den Gewässern um England und im Mittelmeer verfügbaren Front-U-Boote:

	Große U-Boote	UB-Boote	Minen-U-Boote	Insgesamt
1. 4. 16	17	11	8	36
1. 7. 16	28	15	11	54
25. 8. 16	26	19	11	56

General Ludendorff:

Die augenblickliche Lage im Südosten läßt sich noch nicht annähernd übersehen; jedenfalls steht es in den südlichen Karpathen und an der rumänischen Grenze schlecht[1]). Noch schlechter ist es mit den Österreichern bestellt. Wir werden nicht umhin können, jeden verfügbaren Mann an den bedrohten Stellen zu verwenden. Gegen etwaige neue Gegner steht so gut wie nichts zur Verfügung. Gilt es, den Schlag gegen Rumänien zu führen, so müssen auch alle verwendbaren Truppen dorthin. Ist es daher möglich, daß Neutrale durch den U-Bootskrieg zu unseren Feinden übertreten, so müssen wir unsere Entscheidung in dieser Frage zurückstellen, bis die militärische Lage im Südosten klar zu übersehen ist.

Feldmarschall v. Hindenburg:

Er würde sich freuen, wenn der U-Bootskrieg gemacht werden könnte, und zwar rasch und energisch. Die politischen Bedenken sind aber nicht von der Hand zu weisen. Es heißt hier: Erst wägen, dann wagen. Die Möglichkeit des Übertritts der Neutralen auf die Seite unserer Feinde muß in Rechnung gezogen werden. Ganz unbesetzt kann man die betreffenden Grenzen nicht lassen, es stehen dazu jedoch keine Truppen zur Verfügung. Dazu kommt die Unsicherheit der Bundesgenossen; man muß unbedingt erst klar sehen. Das kann wenige Wochen dauern, vielleicht auch länger; er bedauert das, aber es ist anders nicht zu verantworten.

Der Kriegsminister, General Wild v. Hohenborn:

spricht sich ebenso für die Eröffnung des uneingeschränkten U-Bootskrieges aus, sobald die Landkriegslage geklärt ist.

[1]) 27. 8. 16 Kriegserklärung Rumäniens an Österreich-Ungarn; 28. 8. Kriegserklärung Deutschlands an Rumänien. Ferner seit 28. 8. 16 Kriegszustand zwischen Italien und Deutschland.

Abschließend wurde die nachstehende Erklärung zur Bekanntgabe an den Reichstag vereinbart:

„Unter Hinzuziehen aller beteiligten Stellen ist in der Frage des U-Bootskrieges einstimmig, einschließlich des Feldmarschalls v. Hindenburg, dahin entschieden worden, daß bei der ungeklärten Gesamtlage, besonders der militärischen, die Entscheidung vorläufig hinausgeschoben werden müsse."

Der September verging, ohne daß eine schnelle Klärung der militärpolitischen Landkriegslage die erhoffte Möglichkeit bot, den vorbereiteten Entschluß bezüglich des U-Bootskrieges zu fassen, und der Admiralstab stand vor der Tatsache, daß von dem amerikanischen Ultimatum bis zum Ende des letzten Sommermonats 1916 alle von ihm bearbeiteten Entwürfe, dem Handelskrieg gegen England durch einen Befehl neuen Antrieb zu geben, zunichte geworden waren. Dem Flottenkommando und dem Marinekorps blieb währenddessen überlassen, die unterstellten U-Boote nach eigenem Ermessen für die Seekriegführung zu verwenden.

An der Front selbst aber entwickelten sich die Dinge anders, und günstiger im Sinne der obersten Leitung, als man in Berlin erwartet hatte.

Die großen U-Boote und die UB-Boote der Flotte Anfang Mai bis Anfang Oktober 1916.

Karte VIII und XIV.

Entsprechend dem Beschluß von Ende April wurden, wie erwähnt, sämtliche U-Boote der Hochseeflotte während der fünf Monate Mai bis Anfang Oktober 1916 in die Flottenkriegführung eingestellt. Die Aufgabe der Boote war im allgemeinen, gegen feindliche Seestreitkräfte in der nördlichen Nordsee, vor den Stützpunkten der englischen Flotte und in der Blockadebewachungslinie etwa in Höhe der Shetland Inseln Angriffsgelegenheit zu suchen. Teils wurden die U-Boote einzeln, teils in größeren zusammenarbeitenden Gruppen nach besonderen Plänen ausgesandt. Zu den beiden großen Vorstößen der Hochseeflotte selbst, der Unternehmung nach dem Skagerrak Ende Mai und der gegen Sunderland im August 1916, wurden alle fahrbereiten U-Boote der Flotte sowohl wie des Marinekorps herangezogen[1]). Erfolge gegen Kriegsschiffe waren in dem ganzen Zeit-

[1]) Vgl. Marine-Archiv „Nordsee", Band 5. — Alle nach der Skagerrak-Schlacht ausgeführten militärischen Unternehmungen der U-Boote der Flotte und des Marinekorps werden später im 6. Band des Nordseekrieges behandelt werden.

abschnitt, abgesehen von der Sunderland-Unternehmung, nicht aufzuweisen. Wie weit die Aussichten, U-Boote im Rahmen der Vorstöße der Flotte an den Feind heranzubringen, steigerungsfähig waren, gehört nicht in den Rahmen dieser Betrachtung. Bei allen Fahrten, bei denen die U-Boote, einzeln oder in Gruppen, auf sich selbst gestellt waren, übten die gleichen erschwerenden Umstände wie im Winter 1915/16 ihren hemmenden Einfluß aus[1]).

Im Laufe jener befehlsgemäß gegen die englischen Seestreitkräfte gerichteten U-Bootsunternehmungen fanden jedoch während der genannten Monate eine Reihe von Kriegshandlungen statt, die in das Gebiet des Handelskrieges gehören.

Nach den Regeln der Prisenordnung versenkten:

„U 22", Kaptlt. Hoppe, am 21. 6. westlich der Shetlands die französische Bark „Francoise d'Amboise", 1973 T (VIII. 83),

„U 45", Kaptlt. Sittenfeld, am 5. 7. in Höhe des Skagerrak den holländischen Fischdampfer „Geertruida", etwa 200 T, der sich durch seine Bewegungen verdächtig gemacht hatte (VIII. 84),

„U 66", Kaptlt. v. Bothmer, am 11. 8. auf der Dogger-Bank norwegische Bark „Inverdruie", 613 T[2]), mit Grubenholz nach England (VIII. 91),

„U 64", Kaptlt. Moraht, am 25. 9. bei Tod Head das englische Motorfahrzeug „Bella", 11 T (VIII. 96),

„U 20", Kaptlt. Schwieger, am 26. 9. östlich der Orkneys den englischen D. „Thelma", 1002 T (VIII. 117),

„U 49", Kaptlt. Hartmann, südlich des Firth of Forth am 26. 9. schwedische Bark „Benguela", 688 T[2]) (VIII. 118), 28. 9. norwegischen Segler „Emanuel", 246 T[2]) (VIII. 119), 29. 9. norwegischen Segler „Nornen", 215 T[2]) (VIII. 120), sämtlich mit Grubenholz nach England,

„U 44", Kaptlt. Wagenführ, am 27. 9. in der Nordsee englischen D. „Thurso", 1244 T (VIII. 124),

„UB 27", Kaptlt. Dieckmann, 8. 10. vor dem Firth of Forth englischen Fischdampfer „Magnus", 154 T (XIV. 2).

Am Tage vorher, 7. 10., hatte Kaptlt. Dieckmann ungefähr an der gleichen Stelle, 20 sm östlich von May Island, den englischen D. „Jupiter", 2124 T, angehalten und untersuchen lassen. Holzladung von

---

[1]) Seite 77/78. — [2]) Durch Prisengericht bestätigt.

Archangelsk nach England; auch Geheimbefehle der englischen Admiralität waren an Bord gefunden worden. Ventile wurden geöffnet, Sprengpatronen angebracht. Infolge einbrechender Dunkelheit konnte das Sinken nicht mehr beobachtet werden; das Schiff ist dann über Nacht unbemerkt eingeschleppt worden.

Der Kommandant berichtete dazu: Zu dem Angriff auf den englischen Dampfer entschloß ich mich, weil Kriegsschiffe wohl nicht zu erwarten waren und weil ich die günstige Gelegenheit, einen englischen Dampfer über Wasser nach Prisenordnung zu versenken, nicht unbenutzt lassen wollte.

Besondere Beachtung verdient folgendes Unternehmen von „U 57", Kaptlt. Georg:

Das Boot befand sich Ende September in einer Wartestellung vor Scarborough an der englischen Ostküste. Als drei Tage lang keine Kriegsschiffsziele gesichtet worden waren, beschloß der Kommandant, unter den zahlreichen englischen Fischdampfern aufzuräumen, um die Zeit vorteilhaft auszunutzen. Am 24. 9. hielt er 40 sm östlich von Whitby die englischen Fischdampfer „Devonshire", 148 T, „Briton", 134 T, „Aphelion", 197 T, und „Albatroß", 158 T, an und versenkte sie, ebenso den norwegischen D. „Laila", 753 T[1]), mit Grubenholz von Archangelsk nach England (VIII. 97—101). In der Nacht zum 25. 9. erfolgte in eigenartigem, geschicktem Verfahren im Laufe von zehn Stunden die Versenkung der englischen Fischdampfer „St. Hilda", „Trinidad", „Marguerite", „Loch Neß", „Nil Desperandum", „Otterhound", „Sunshine", „Otter" und „Tarantula", 74—176 T (VIII. 102—110). Der erste durch Längsseitgehen mit dem Beiboot von „U 57" gekaperte Dampfer „Fisherprince" wurde benutzt, um unter Führung des Wachoffiziers, Oberleutnant zur See v. Ruckteschell, die Besatzungen aller in der Nähe befindlichen Fischdampfer an Bord zu nehmen. Nachdem dies ohne Zwischenfall bewerkstelligt war, ging der Wachoffizier mit seinem Kaperschiff nacheinander an die bei ruhiger See in nächtlicher Stille vor ihren Netzen treibenden anderen Dampfer heran und versenkte sie geräuschlos und unauffällig durch Öffnen der Bodenventile. Auf diese listige Art wurde jeder einzelne Fischdampfer überrascht und konnte nicht an Flucht denken. Ferner wurde derart wohlweislich vermieden, daß durch Geschützfeuer oder Detonieren von Sprengpatronen die überall in den englischen Küstengewässern umherziehende feindliche Bewachung herbei-

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

gerufen wurde. Nach Anbruch des Tages wurden am 25. 9. noch die englischen Fischdampfer „Gamecock", „Harrier", „Quebec", „Seal", „Cynthia", 133—162 T, nach Aussteigen ihrer Besatzungen durch Geschützfeuer versenkt (VIII. 111—113 und 115, 116) und schließlich ein norwegischer Dampfer, dessen Papiere in Ordnung waren, aufgefordert, die auf dem „Fisherprince" versammelten englischen Dampferbesatzungen an Bord zu nehmen. Schließlich teilte dieser als letzter das Los der übrigen (VII. 114). Die beträchtlichen Ladungen von 19 Fischerfahrzeugen waren so in kürzester Zeit handstreichmäßig dem feindlichen Markt entzogen.

Als Prisen wurden in der Nordsee aufgebracht:

Der englische D. „Pendennis", 2123 T, am 6. 7. von „U 48"; der norwegische D. „Skjaereg", 1019 T[1]), mit Grubenholz nach England am 27. 8. von „UB 27"; der englische Fischdampfer „Loch Ryan", 186 T, am 26. 9. von „U 64"; der norwegische D. „Haarfagre", 566 T[1]), mit Grubenholz nach England, am 29. 9. von „U 49"; der schwedische D. „Atle", 1725 T[2]), mit Konterbande nach England und Frankreich, sowie der englische D. „Talavera", 2891 T, am 30. 9. von „U 55".

Ferner wurde am 12. 7. der norwegische D. „Skovdal" von „U 24" angehalten und seine nach England bestimmte Holzladung über Bord geworfen. Ebenso ließ „U 66" am 11. 8. mit den Holzladungen des norwegischen Kutters „Sirius" und des schwedischen Schoners „Polana", 155 T, verfahren.

Diese vereinzelten Fälle gelegentlichen Zugriffs auf die feindlichen Zwecken dienende Handelsschiffahrt entsprangen anfänglich dem eigenen Tätigkeitsdrang der U-Bootskommandanten; den erteilten Befehlen entsprach solches Vorgehen nicht. Bestimmte Regeln wurden aber von der Leitung für notwendig befunden, und im Laufe des Sommers erhielten die U-Boote der Flotte die Genehmigung, auf dem Rückwege von ihren Unternehmungen in vorsichtiger Weise Handelskrieg zu führen. Auf dem Hinwege sollte es unterbleiben, damit die etwa in der Umgebung befindlichen feindlichen Kriegsschiffe, denen die Streife der U-Boote durch die Nordsee in erster Linie galt, nicht auf die Anwesenheit der Boote aufmerksam würden.

Hie und da kam es im Verlaufe jener Vorstöße der Flotten-U-Boote auch zur Versenkung von feindlichen Hilfskriegsschiffen und von Schiffen, die dafür gehalten wurden.

[1]) Schiff und Ladung eingezogen.
[2]) Schiff und Teil der Ladung eingezogen.

Am 11. 7. vernichteten „U 24", „U 52" und „U 69" in einem gemeinsamen Feuergefecht in der nördlichen Nordsee die bewaffneten englischen Bewachungsfischdampfer „Nellie Nutten", 184 T, „Onward", 266 T, und „Era", 168 T (VIII. 86—88). Die Besatzungen wurden gefangengenommen.

Durch Torpedoschuß ohne Warnung versenkten:

„U 53", Kaptlt. Rose, am 11. 7. an der norwegischen Küste in Höhe von Lindesnes den englischen D. „Calypso", 2876 T, der bei Nacht vollständig abgeblendet fuhr und daher als feindlicher Hilfskreuzer angesprochen wurde (VIII. 85),

„U 20", Kaptlt. Schwieger, am 1. 8. in gleicher Gegend und unter denselben Umständen bei Dunkelheit den englischen D. „Aaro", 2603 T (VIII. 89),

„UB 27", Kaptlt. Dieckmann, am 24. 8. östlich des Pentland Firth, den bewaffneten englischen Hilfsdampfer „Duke of Albany", 1997 T (VIII. 92),

„U 52", Kaptlt. Walther, am 26. 9. bei den Orkney-Inseln den bewaffneten englischen Trawler „Sarah Alice", 299 T, die englische Bewachungsjacht „Conqueror II", 526 T, und den anscheinend gleichfalls der feindlichen Bewachung dienenden englischen D. „St. Gothard", 2788 T (VIII. 121—123).

„U 55", Kaptlt. Werner, versenkte am 28. 9. westlich der Orkneys den bewaffneten englischen Trawler „Orsino", 172 T, nach vorausgegangenem Feuergefecht (VIII. 125).

Ein Verlust betraf die U-Boote der Hochseeflotte im Sommer 1916, jedoch nicht während der Ausübung des Handelskrieges oder einer anderen Kampfhandlung, sondern auf dem Heimweg der Boote beim Einlaufen in die Jade.

Der Verlust von „U 51", Kaptlt. Rumpel, am 14. 7. 16.

„U 51" marschierte am 14. 7. von Helgoland nach Wilhelmshaven, als es um 11.45 Uhr Vm. 4 sm nördlich von Außenjade Feuerschiff von einem Torpedo des englischen U-Boots „H 5" getroffen wurde. „U 53", welches hinter „U 51" folgte, sah den Vorfall mit an.

„U 51" sank sofort mit der ganzen Besatzung. Elf Stunden danach kamen aus dem gesunkenen Boot, das auf 20 m Wassertiefe lag, die Maschinistenmaate Mysk und Pieper an die Oberfläche, nach weiteren

16 Stunden die Heizer Böttcher, Köſſinger und Sobirey. Während Mſch. Mt. Pieper und Heizer Sobirey bei dem Aufſteigen aus der Tiefe den Tod fanden, konnten die anderen von den Hilfsfahrzeugen, die zur Stelle waren, lebend geborgen werden.

Nach den Ausſagen der drei Überlebenden hatte der feindliche Torpedo dicht hinter dem Turm getroffen. 18 Perſonen, darunter der Kommandant und der Leitende Ingenieur, waren während des Sinkens in den Bugraum gelangt, die genannten drei Heizer in den Heckraum. Nur die beiden Maſchiniſtenmaate, die zu der Gruppe im Vorſchiff gehörten, und die Heizer im hinteren Raum hatten noch rechtzeitig die Kraft aufgebracht, das U-Boot durch Öffnen des Deckſluks zu verlaſſen.

Die B-Boote der U-Flottille Flandern Anfang Mai bis Anfang Auguſt 1916.

Karte VII und XI.

Für die B-Boote der U-Flottille Flandern verlief die Zeit von Anfang Mai bis Anfang Auguſt 1916 ähnlich wie für die Mehrzahl der Flotten-U-Boote. Als Angriffsziele waren feindliche Kriegsſchiffe und Hilfskriegsfahrzeuge zu ſuchen. Handelskrieg nach Priſenordnung aber durfte nach dem Befehl des Flottillenchefs gegen Segler ohne Unterbrechung geführt werden.

Der Vorpoſtendienſt vor der Flandernküſte, die Kreuzfahrten in den Hoofden und in Gegend der Themſe-Mündung brachten die U-Boote oft in Berührung mit engliſchen Seeſtreitkräften. Indes die wertvollſten Ziele, die zur Küſtenbeſchießung verwendeten engliſchen Monitore, hatten den Vorteil, ſich auf flachem Waſſer bewegen zu können, ringsum waren ſie durch Sände geſchützt und von zahlreichen Sicherungsfahrzeugen umgeben. Was ſonſt im Tätigkeitsgebiet der Flandern-Flottille an Kriegsfahrzeugen häufig in Sicht kam, ſetzte ſich vorwiegend aus ſchnellen Kleinen Kreuzern, beweglichen Zerſtörern, bewaffneten Fiſchdampfern und Motorbooten zuſammen, die mit dem ↓-Torpedoſchuß des U-Boots ſchwer zu erlangen waren. Die inzwiſchen zu einer gefährlichen Waffe entwickelte Waſſerbombe zwang überdies die U-Boote auf der verhältnismäßig geringen Waſſertiefe, wo ein Ausweichen nach der Tiefe nicht möglich war, zu erhöhter Vorſicht bei jedem Angriff.

Eine neue Erſcheinung war ſchließlich damals das Geleiten holländiſcher Handelsſchiffe durch leichte engliſche Streitkräfte von Holland nach der Themſe. Öfter wurde verſucht, an die dazu dienenden feindlichen

Kreuzer und Zerstörer heranzukommen. Oblt. z. S. Saltzwedel gelang es unter solchen Umständen am 13. 8. 16 mit „UB 10", den englischen Zerstörer „Lassoo", 1010 t[1]), durch einen ↓-Torpedotreffer abzuschießen. Andere Erfolge gegen feindliche Kriegsschiffe waren von den Flandern-B-Booten auf ihren zahlreichen Fahrten in den genannten drei Monaten nicht zu erreichen.

Ebenso wie die Kommandanten der Flotten-U-Boote wandten sich die Flandernkommandanten von selbst mehr und mehr der lohnenderen Betätigung im Handelskrieg zu. In ihrem alten Gebiet in den Hoofden und vor dem südlichen Teil der englischen Ostküste versenkten sie in jenen Wochen folgende Handels- und Fischerfahrzeuge:

„UB 18", Oblt. z. S. Steinbrinck, 17. 5. englischen Fischkutter „Research", 44 T (VII. 37),

15. 7. bei Sunderland holländischen Schoner „Dina", 164 T[2]), und norwegische Brigg „Bertha", 203 T[2]), beide mit Grubenholz von Norwegen nach England (XI. 36, 37),

17. 7. die englischen Fischkutter „V. M. G.", „Gertrude", „Waverley", „Glance", „Loch Tay", „Loch Nevis", 44—69 T (XI. 38—43),

„UB 29", Oblt. z. S. Pustkuchen, 17. 5. die englischen Fischkutter „Wanderer", „Boy Percy" und „Boy Sam", 46—47 T (VII. 34—36),

7. 8. englischen Fischkutter „Loch Lommond", 42 T (XI. 86),

„UB 19", Kaptlt. Walter Gustav Becker, 18. 5. englischen Fischkutter „Osprey", 18 T (VII. 38),

24. 7. norwegischen Schoner „Mars", 106 T[2]), mit Grubenholz nach England (XI. 51),

10. 8. englischen D. „San Bernardo", 3803 T (XI. 92),

„UB 6", Oblt. z. S. Neumann, 23. 6. belgischen Fischkutter „Alexander Maurice", 70 T (VII. 51),

„UB 23", Oblt. z. S. Voigt, 4.—6. 7. die englischen Fischerfahrzeuge „Queen Bee", „Annie Anderson", „Peep o' Day", „Watchful", „Nancy Hunnam", „Petunia", „Girl Bessie", „Newark Castle", 34—85 T (XI. 1—8),

24. 7. geschleppte norwegische Hulk „Mary", 560 T[2]) (XI. 9),

26. 7. norwegische Bark „Kentigern", 796 T[2]) (XI. 10),

[1]) 1915 von Stapel; 3 — 10,2 cm; 2 — 53 cm-T.-Rohre; 100 Mann Besatzung.
[2]) Versenkung durch Prisengericht bestätigt.

27. 7. norwegische Brigg „Agenda", 226 T[1]) (XI. 11), sämtlich mit Grubenholz nach England,

28. 7. die englischen Segelfischer „Renown", „Speedwell", „Jane Stewart", „Volunteer", „Good Design", „Johan", „Spero Meliora", „Janet Ovenstone", „Andrewina", 10—60 T (XI. 12—20),

„UB 39", Oblt. z. S. Werner Fürbringer, 10. 7. englischen Fischdampfer „Staffa", 176 T (XI. 23),

13. 7. die englischen Fischkutter „Mary Ann" und „Succeß", 5—6 T, sowie die englischen Fischdampfer „Dalhousie", 89 T, und „Florence", 149 T (XI. 24—27),

14. 7. die englischen Fischdampfer „Langley Castle", „Recorder", „Bute", „Ben Aden", „Girls Friend", 49—176 T (XI. 28—32),

31. 7. und 1. 8. bei Hartlepool die englischen Fischdampfer „King James", „Braconaſh", „Tatjana" (XI. 33—35), „Helvetia" und „Rodesia", 110—285 T (XI. 55, 57),

1. 8. holländischen D. „Zeeland", 1292 T[1]), mit Kohlen von England nach Frankreich (XI. 56),

2. und 3. 8. die englischen Fischdampfer „Twiddler", „Smiling Morn", „Olympia", „Lucania", „Trawler Prince", „Merchant Prince", 92—221 T (XI. 58—63),

4. 8. dänischen D. „Jägersborg", 1797 T[2]), mit Magneteisen von Narvik nach England, und englischen Kohlendampfer „Stamfordham", 921 T (XI. 64, 65),

5. 8. die englischen Fischdampfer „Egyptian Prince", 129 T, und „St. Olive", 202 T (XI. 66, 67),

„UB 37", Oblt. z. S. Hans Valentiner, 22. 7. die schwedischen Schoner „Preference"[1]), 222 T, und „Ida", 302 T[1]), die norwegischen Segler „Subra", 580 T[1]), „Juno", 356 T[1]), und „Bams", 308 T[1]) (XI. 46—50),

9. 8. vor dem Tyne dänischen D. „Danevang"[2]), 1247 T, 12. 8. norwegische Brigg „Rufus", 202 T[1]),

13. 8. schwedischen Schoner „Pepita", 261 T[1]), sowie die norwegischen Segler „Fremad", 104 T[1]), und „Respit", 473 T[1]), sämtlich mit Grubenholz bzw. Eisenbahnschwellen nach England (XI. 87—91),

---

[1]) Versenkung durch Prisengericht bestätigt.

[2]) Schiff und Ladung wurden ersetzt.

„UB 16", Oblt. z. S. Hundius, 2. 8. norwegischen D. „John Wilson", 798 T[1]), mit Lebensmitteln von Rotterdam nach London (XI. 68).

An sonstigen kleineren Handelskriegsereignissen ist anzuführen, daß „UB 16", Oblt. z. S. Hundius, am 27. 6. den belgischen Fischkutter „Z. Z. 20", der unter holländischer Flagge in einer holländischen Fischerflottille angetroffen wurde, wegen Spionageverdachts nach Zeebrügge aufbrachte, daß „UB 37", Oblt. z. S. Hans Valentiner, am 19. 7. den schwedischen D. „Alf", 191 T, anhielt und die nach England bestimmte Holzladung über Bord werfen ließ[2]), und am 21. 7. den dänischen Schoner „Samsoe", 388 T, durch Geschützfeuer schwer beschädigte, aber nicht zum Sinken brachte. Eine große Zahl weiterer neutraler Handelsschiffe war außerdem von den Flandern-U-Booten nach Prüfung der Papiere entlassen worden.

Die vorstehenden Versenkungsdaten lassen erkennen, daß die U-Bootskommandanten sich nicht darauf beschränkt haben, feindliche und neutrale Segler anzuhalten, sondern daß sie allmählich über ihren Befehl hinausgingen und sich auch an Dampfer heranmachten. Mit einer verborgenen Bewaffnung mußte bei Seglern in gleichem Maße gerechnet werden wie bei Dampfschiffen, und inmitten der englischen Segelfischerflottillen begegneten die Flandern-U-Boote bewaffneten Kuttern fast ebensooft wie bewaffneten Trawlern in der Menge der Fischdampfer. Aber das Segelfahrzeug ist nicht in der Lage, sich dem in der Entfernung abwartenden U-Boot überraschend schnell zum Angriff zu nähern wie ein Dampffahrzeug. Das war der Sinn der befohlenen Beschränkung. Trotzdem war es wohl gerechtfertigt, erfahrenen U-Bootskommandanten zuzutrauen, daß sie sich ihrer Verantwortung bewußt waren und sinngemäß die gebotene Vorsicht walten ließen, wenn sie die allgemein als zu gefahrvoll beurteilte Überwassertätigkeit doch wieder auf Dampfer ausdehnten. Der Erfolg gab auch hier, ähnlich wie im Bereich der Flotten-U-Boote, den Ausschlag für ein gewisses Dulden der Überschreitung gegebener Befehle von seiten der vorgesetzten Stelle, und wie es bei der Eigenart der U-Bootskriegführung auf die Dauer kaum anders sein konnte, trug selbständiges Handeln der U-Bootskommandanten dazu bei, daß die Befehle sich schließlich der nach Erfolg drängenden praktischen Handhabung der U-Boote im Kriegsgebiet anpaßten.

[1]) Ein Teil der Ladung wurde ersetzt.

[2]) Die über Bord geworfene Ladung wurde ersetzt.

Die U-Flottille Flandern beginnt im August 1916 den U-Bootskrieg nach der Prisenordnung.

Karten XI und XII.

Ende Juli 1916, als die schweren Kämpfe an der Westfront das Verlangen nach Störung der feindlichen Transportverbindungen im Englischen Kanal in den Vordergrund rückten, und als die nach dem „Sussex"-Fall vergangenen drei Monate erneut die Bestätigung gebracht hatten, daß das Ansetzen der U-Boote gegen die englischen Seestreitkräfte keine befriedigende Ausnutzung der U-Bootswaffe war, beschloß der Chef der U-Flottille Flandern, Korvettenkapitän Bartenbach, einen abermaligen beweiskräftigen Versuch zu machen, ob nach den bestehenden Anweisungen — Torpedoschuß ohne Warnung nur gegen einwandfrei festgestellte Transporter, sonst Verfahren nach der Prisenordnung — die Schädigung der Transporte durchzuführen wäre. Von dem Ergebnis sollten die weiteren Beschlüsse abhängen.

Mit der Durchführung der Aufgabe wurde „UB 18" unter dem Kommando des erfahrenen Oblt. z. S. Steinbrinck betraut. Der ihm erteilte Befehl lautete, daß feindliche Transporte ohne Warnung anzugreifen seien; die Bestimmung eines Dampfers als Transporter durfte aber nur dann als vorliegend angesehen werden, wenn Truppen in größerer Zahl oder Kriegsmaterial wie Geschütze und Wagenparks deutlich an Deck des Schiffes sichtbar waren.

„UB 18", Oblt. z. S. Steinbrinck, 31. 7.—12. 8.

Nachts 1./2. 8. ging „UB 18" durch die Dover-Straße.

Am 2. 8. hatte der Kommandant die Absicht, die befohlene Tätigkeit vor Le Havre sogleich zu beginnen, wegen ölglatter See gab er dies jedoch zunächst auf und beschloß, einstweilen im westlichen Teil des Kanals Handelskrieg zu führen, um später zu geeigneter Zeit überraschend vor Le Havre zu erscheinen.

Am 2. 8. versenkte „UB 18" nach der Prisenordnung nordwestlich Le Havre die englischen Segler „G. C. Gradwell", 156 T, „S. D.", 131 T, „Margaret Sutton", 197 T (XI. 70—72),

am 3. 8. den französischen Schoner „Jacques Cartier", 259 T, den englischen D. „Sphene", 740 T, das englische Tankfahrzeug „Badger", 89 T, und den englischen Segler „Fortuna", 131 T (XI. 73—76).

Ein amerikanischer Dampfer wurde am 3. 8. nach Prüfen der Papiere entlassen, der englische Segler „Ivo", 56 T, der durch Sprengen vernichtet werden sollte, wurde in beschädigtem Zustand eingeschleppt.

Am 5. 8. wurden in gleicher Weise die englischen Schoner „Ermenilda", 94 T, und „Demaris", 79 T, sowie der englische D. „Spiral", 1342 T, mit 2000 t Kohle von Newcastle nach Bordeaux, durch Öffnen der Ventile und Sprengpatronen versenkt (XI. 77—79).

Am 5. 8. begab sich Oblt. z. S. Steinbrinck bei aufkommendem Seegang wieder nach Le Havre. Wiederholt wurden vom 6.—8. 8. Angriffe auf einlaufende Dampfer gefahren, die zum größten Teil durch Zerstörer oder bewaffnete Fischdampfer gesichert waren und vermutlich Transportzwecken dienten. Außerlich trugen diese Schiffe aber keine der im Befehl genannten Kennzeichen, so daß sie einwandfrei als Transporter anzusprechen gewesen wären. Noch weniger war dies bei den in der Dunkelheit einlaufenden Dampfern der Fall. Nach dem Bericht des Kommandanten von „UB 18" hat er an den drei Tagen zusammen 41 Anläufe gefahren, die zum Torpedoschuß hätten führen können, die aber abgebrochen werden mußten wegen des Fehlens der bewußten Kennzeichen. Am 9. 8. verließ das Boot den Posten vor Le Havre, um vor Antritt des Rückmarsches nochmals Handelskrieg zu führen. An demselben Tage wurde der französische D. „Henri Elisa", 822 T, und am 10. 8. die französischen Segler „Annette-Marie", 117 T, und „St. Pierre", 149 T, der französische D. „Marie", 784 T, sowie die norwegischen D. „Sora", 587 T[1]), und „Credo", 728 T[1]), mit Kohlen von England nach Frankreich, versenkt (XI. 80—85).

12. 8. in Zeebrügge eingelaufen.

Abschließend berichtete Oblt. z. S. Steinbrinck:

„Nach meiner festen Überzeugung waren die angetroffenen Schiffe vor Le Havre Truppen- oder Kriegsmaterialtransporter. Da ich diese Ansicht durch die befohlenen Merkmale aber nicht bestätigt fand, durfte ich sie nicht angreifen . . . Unter den augenblicklichen Bedingungen lohnt die bei der Stärke der Gegenwirkung immerhin nicht ungefährliche Unternehmung kaum die Anstrengung der Besatzung."

Der Flottillenchef faßte am 14. 8. das Ergebnis der Unternehmung folgendermaßen zusammen:

„Es ist aussichtslos, mit den bestehenden Einschränkungen die U-Boote auf den Transportwegen anzusetzen, wenn Mißhelligkeiten mit den Neutralen vermieden werden sollen. Die Schädigung der Transporte wird daher vorläufig aufgegeben, solange die Bestimmungen für die Führung des U-Bootskrieges nicht den Torpedo-

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

schuß ohne Warnung gegen die zwischen England und Frankreich verkehrenden Schiffe gestatten.

Dieses Ergebnis der Unternehmung von »UB 18« war vorauszusehen; ich hielt es aber doch für wertvoll, den tatsächlichen Nachweis zu führen."

Am gleichen Tage, als diese Sätze geschrieben wurden — 14. 8. —, entschied der Kaiser auf den Vortrag des Chefs des Admiralstabs und auf Grund der Stellungnahme der Heeresleitung, daß aus politischen Gründen von dem rücksichtslosen Vorgehen gegen die Kanaltransporte Abstand zu zu nehmen sei[1]). Die Aufgabe, die dem Korvettenkapitän Bartenbach als die vornehmste für die U-Flottille Flandern vorgeschwebt hatte, war damit hinfällig geworden, und es entstand für ihn die Frage, ob nun wieder zu dem alten Verfahren, die U-Boote gegen die feindlichen Seestreitkräfte anzusetzen, zurückgekehrt werden sollte. Daß der Admiralstab sich bemühte, das Flottenkommando von der Notwendigkeit und Ausführbarkeit des U-Bootskrieges nach der Prisenordnung zu überzeugen, war bekannt. Der erwähnte Schriftwechsel zwischen dem Admiralstab und dem Marinekorps 8. und 16. 7.[2]) hatte, wie erwähnt, bei dem Chef der U-Flottille Flandern den Eindruck hervorgerufen, daß der am 8. 7. übersandte Befehlsentwurf des Admiralstabs im Bereich der Hochseeflotte bereits in Kraft getreten sei, und daß der Admiralstab, indem er das Marinekorps zu einem Gutachten über den Entwurf aufforderte, den Weg andeuten wollte, auf dem er die Flandernboote zu sehen wünschte. Den tatfrohen Kommandanten der U-Flottille Flandern war jeder Befehl willkommen, der dem Zustand ein Ende machte, daß sie meist ohne befriedigendes Ergebnis von ihren Fahrten nach Zeebrügge zurückkehren mußten, und in diesem Sinne sprachen sich die Offiziere zu ihrem Flottillenchef aus. Alles dieses, die vermeintliche Anregung des Admiralstabs, das Hinfälligwerden des Angriffs auf die Kanaltransporte, der Wunsch und der Wille der Kommandanten, vor allem aber die persönliche Erkenntnis des Chefs der U-Flottille Flandern, daß nach Lage der Verhältnisse eine andere Verwendung der U-Boote nicht länger zu verantworten wäre, führte zu dem bedeutsamen Schritt, daß Korvettenkapitän Bartenbach Mitte August bei dem Kommandierenden Admiral des Marinekorps die Genehmigung erwirkte, mit den Flandern-U-Booten versuchsweise den U-Bootskrieg nach der Prisenordnung sofort zu beginnen, ohne einen höheren Befehl dazu abzuwarten.

Seiner Stellungnahme vom 14. 8. zu der Unternehmung von „UB 18" fügte Korvettenkapitän Bartenbach hinzu:

---

[1]) Seite 207/208. — [2]) Seite 206.

„Der Handelskrieg nach Prisenordnung wird im westlichen Teil des Englischen Kanals versucht werden trotz der Gefahr, welche die U-Boote beim Auftauchen laufen. Der Entschluß ist zwingend, weil dies zur Zeit das einzige Mittel ist, den Gegner mit U-Booten zu schädigen."

Nachdem die sämtlichen U-Boote des Marinekorps in der zweiten Augusthälfte zu dem Vorstoß der Hochseeflotte nach Sunderland herangezogen worden waren[1]), ließ der Chef der U-Flottille Flandern Anfang September in größerem Stil durch das Ansetzen der vier U-Boote „UB 18", „UB 23", „UB 29", „UB 39" den am 14. 8. in Aussicht genommenen Versuch unternehmen, dessen Ausgang die Grundlage für den endgültig zu fassenden Entschluß hinsichtlich des Handelskrieges nach der Prisenordnung liefern sollte.

„UB 18", Oblt. z. S. Steinbrinck, 1.—16. 9.

Nach Prisenordnung wurden versenkt:

3. 9. in Höhe von Beachy Head die englischen D. „Teesborough", 308 T, und „Netta", 370 T (XI. 103, 104),

5. 9. englischer D. „City of Ghent", 199 T, und belgischer D. „Marcel", 1433 T, mit Kohlen von Hull nach Cherbourg (XI. 105, 106),

8. 9. im westlichen Kanal schwedischer D. „Gamen", 2619 T[2]), mit Kohlen von Cardiff nach Algier (XI. 107),

9. 9. die französischen Segler „Georges André", 229 T, und „Myosotis", 64 T, sowie norwegischer D. „Lodsen", 1247 T[2]) (XI. 108—110),

10. 9. die norwegischen D. „Furu", 2029 T[2]), und „Polynesia", 4064 T[2]), ersterer mit Kohlen von Cardiff nach Frankreich, letzterer mit 4000 Fässern Petroleum und Gasöl von New York nach London, sowie die französische Bark „Maréchal de Villars", 2198 T, mit 3000 t Weizen und Gerste von Amerika nach England (XI. 111—113),

11. griechischer D. „Assimacos", 3500 T[2]), mit Kohlen von England nach Italien, spanischer D. „Luis Vives", 2160 T[2]), und norwegischer D. „Kong Ring", 1611 T[2]), die beiden letzten mit Lebensmitteln von Spanien nach England (XI. 114—116),

12. holländischer Tankdampfer „Antwerpen", 7955 T[2]), mit 10 330 t Petroleum von New York nach London (XI. 117),

13. die dänischen D. „J. H. Madvig", 1762 T[2]), und „Hans Jen-

[1]) Vgl. Fußnote S. 213.

[2]) Durch Prisengericht bestätigt.

sen", 1824 T[1]), mit Kohlen von England nach Italien, französischer Segler „Ariel", 49 T, und norwegischer D. „Tolosa", 1833 T[1]), mit Eisenerz von Spanien nach England (XI. 118—121).

14. norwegischen D. „Ethel", 1122 T, angehalten; Ladung Kohlen von England nach Frankreich. Der letzte Torpedo von „UB 18" geht unter dem Schiff durch. Mit den letzten Granaten wird der Dampfer leck geschossen. Da seine Rettungsboote schon weit entfernt sind, schwimmt der Maschinistenmaat Müller vom U-Boot zu dem Norweger herüber, öffnet die Luken und ein Bodenventil des Schiffs, worauf es sinkt[1]) (XI. 122).

Die Munition von „UB 18" ist bis auf den letzten Rest verbraucht.

Zweimal während dieser Fahrt traf „UB 18" auf englische U-Bootsfallen. Die Vorgänge nach dem Tagebuch des Boots:

„7. 9. An eine Schonerbrigg herangegangen, die nach Warnungsschuß auf 1800 m sofort Feuer aus 2 Geschützen eröffnet. Das Feuergefecht, in dem einige Treffer erzielt werden, muß vom U-Boot abgebrochen werden, als die feindlichen Einschläge dicht am Boot liegen. ↓-Torpedoangriff gelingt nicht wegen Aufmerksamkeit des Gegners. In der Abenddämmerung wird nochmals ein ↓-Angriff versucht; Torpedofehlschuß. Segler kommt in Nebel und Dunkelheit aus Sicht."

Es war das englische Q-Schiff „Helgoland".

„9. 9. abends. 3 Dampfer in Sicht. 2 von ihnen sind tief beladene kleine Norweger, der dritte hat etwa 3000 T, schwarz gemalt, mit auffallend hoher Brücke, grauen Rettungsbooten, hohen F. T.-Masten, erscheint verdächtig.

7.43 Nm. ausgeblasen und alle 3 Dampfer durch Signal und Warnungsschuß zum Stoppen aufgefordert. Die beiden Norweger setzen Boote aus. Der schwarze Dampfer ohne Flagge stoppt auch, dreht dann ab und läuft weg; wird verfolgt und beschossen. Nachdem zwischen 2400 und 3000 m mit 25 Schuß 6 Treffer erzielt worden sind, durch die auch ein Brand auf dem Dampfer entstanden ist, gibt er mit Flaggensignal das Verstanden-Zeichen, stoppt, fiert ein Boot halb zu Wasser, sonst geschieht aber nichts. Nach 5 Minuten wird der Dampfer erneut unter Feuer genommen. In diesem Augenblick setzt er die englische Kriegsflagge, dreht mit hoher Fahrt auf »UB 18« zu und feuert aus 2 unter Deck stehenden Geschützen von schätzungsweise 8 bis 10 cm Kaliber. Das U-Boot taucht sofort und versucht einen Torpedoschuß anzubringen, was aber nicht glückt, weil der Gegner mit hoher Fahrt abläuft."

Das englische Q-Schiff „Carrigan Head" ist dieser Gegner gewesen, geführt von demselben Kommandanten, der mit dem Q-Schiff „Baralong" im August 1915 „U 27" vernichtet hatte.

„UB 23", Oblt. z. S. Voigt, 2.—14. 9. 16.

Nach Prisenordnung versenkt:

3. 9. bei Beachy Head französische Bark „Général Archinard", 355 T (XI. 123),

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

4. 9. zu viel Seegang; 5. 9. drei Dampfer nicht angehalten, da bewaffnet.

6. 9. englischer Schoner „Britannia", 39 T (XI. 124),

7. 9. die französischen Fischkutter „Léo-Nine", „Jeanne d'Arc", „Emma", „Tarfadet", 17—20 T (XI. 125—128),

8. 9. französischer Segler „Marie Louise", 152 T, und spanischer D. „Mayo", 1880 T[1]), mit Kohlen nach Frankreich (XI. 129. 130),

9. 9. italienischer D. „Gemma", 3111 T, und französischer Schoner „Remora", 92 T (XI. 131, 132), versenkt.

10. und 11. 9. einige Dampfer vergeblich anzuhalten gesucht, die mit überlegener Geschwindigkeit entkamen.

„UB 29", Oblt. z. S. Pustkuchen, 2.—12. 9. 16.

2. 9. abends bei Dunkelheit wird während des Marsches durch die Dover-Straße in Überwasserfahrt eine Gruppe von Netz-Driftern passiert. Dabei gerät „UB 29" in eins der geschleppten Netze; mit hoher Fahrt gelingt es jedoch dem U-Boot, über das Netz hinwegzugleiten.

Nach Prisenordnung im Kanal versenkt:

3. 9. französischer Fischkutter „Notre Dâme des Victoires", 161 T, und norwegischer D. „Gotthard", 1463 T[1]), mit Eisen und Ammoniak nach Frankreich (XI. 133, 134),

5. 9. dänischer D. „Jeanne", 1191 T[2]), mit Heu nach England (XI. 135),

6. 9. englischer D. „Torridge", 5036 T, französischer Segler „Yvonne", 104 T (XI. 136, 137),

7. 9. französischer Segler „Alice", 119 T (XI. 138),

9. 9. die englischen Fischkutter „Dorado", „Favourite", „Muriel Franklin" und „Consolation", 29—47 T (XI. 139 bis 142).

Die Unternehmung wurde wegen Maschinenhavarie vorzeitig abgebrochen.

„UB 39", Oblt. z. S. Werner Fürbringer, 2.—14. 9. 16.

Nach Prisenordnung versenkt:

6. 9. die englischen D. „Tagus", 937 T, und „Strathday", 4428 T (XI. 143, 144),

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.
[2]) Schiff und Ladung wurden ersetzt.

7. 9. nordöstlich von Ouessant die französischen Schoner „Alcyon", 163 T, und „Marguerite", 101 T, italienischer D. „Messicano", 4065 T, mit Kohlen von England nach Italien, sowie englischer D. „Heathdene", 3541 T (XI. 145—148),

8. 9. westlich Ouessant französischer Schoner „Jeune Union", 267 T, norwegischer D. „Lyderhorn", 936 T[1]), und spanischer D. „Olazarri", 2585 T[1]), die beiden letzten mit Pyrit bzw. Erz von Spanien nach England (XI. 149—151),

9. 9. norwegischer D. „Pronto", 1411 T[1]), mit Lebensmitteln und Blei von Spanien nach England, und französischer Schoner „Europe", 356 T (XI. 152, 153).

Beim Versenken des „Pronto" folgender Zwischenfall: „UB 39" geht an dem verlassenen Norweger längsseit und setzt die Sprenggruppe ab. Wegen Dünung mit dem U-Boot vom Dampfer abgelegt und auf die Rückkehr des Sprengkommandos gewartet. Plötzlich aus dem Dunst Zerstörer in Sicht, der auf 3000 m Feuer eröffnet. „UB 39" wird hinter dem Dampfer schnell in Deckung gebracht, während die Sprengleute ein Beiboot des Dampfers zu Wasser lassen und versuchen, das U-Boot zu erreichen. Währenddessen kommt der Zerstörer wieder auf 12—15 hm in den Feuerbereich. Unter den feindlichen Geschoßeinschlägen gelingt es gerade noch, die Leute an Bord zu nehmen und das U-Boot auf Tiefe zu bringen.

10. 9. englischen D. „Lexie", 3778 T, nach Fluchtversuch durch mehrere Granattreffer zum Stoppen gezwungen und versenkt, Ladung Weizen von Indien nach London,

11. 9. norwegischen D. „Fredavore", 1577 T[1]), mit Kohlen von England nach Frankreich (XI. 154 u. 155).

Ein anderer Dampfer ohne Flagge dreht beim Versuch, ihn anzuhalten, ab und erwidert das Feuer des U-Boots aus einem Heckgeschütz. Verfolgung aufgegeben und auf einen weiteren Dampfer ohne Flagge zugehalten. Dieser macht verdächtigen Eindruck, daher von ihm abgelassen. Der Verdacht erweist sich als begründet. Dampfer dreht dem U-Boot nach, beginnt aus zwei verdeckten Geschützen zu feuern, wirft Wasserbomben an der Tauchstelle des U-Boots. Offenbar U-Bootsfalle.

Zusammenfassend berichtete der Kommandant von „UB 39" über diese Fahrt:

„Der Handelskrieg im Kanal bietet selbst bei der angewendeten Methode vorläufig noch weiter gute Aussichten auf Erfolg. Zwar wird sich der Krieg durch die

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

fast jetzt schon durchgeführte Bewaffnung der englischen Dampfer immer mehr auf die neutrale Schiffahrt ziehen, doch erscheint unter den augenblicklichen Verhältnissen die Zerstörung englischer Ladungen und die Schädigung der von England abhängigen neutralen Schiffahrt immer noch ein anzustrebender Erfolg. Sämtliche Dampfer wurden auf 40—50 hm angehalten. Feindliche Dampfer — alle ohne Flagge und ohne neutrale Abzeichen — wurden verschiedentlich, wenn sie verdächtig waren und die Besatzung gut frei vom Schiff, nochmals auf größere Entfernung unter Feuer genommen. Selten wird ein Kapitän, wenn das Schiff U-Bootsfalle ist, die Nerven besitzen, selbst dann noch nicht Farbe zu bekennen.

Die Bewachung in der Dover-Straße war beim Ausmarsch verhältnismäßig schwach, schien aber für die Rückkehr der im Kanal tätig gewesenen U-Boote besonders verstärkt zu sein."

Allgemein wurde sonst noch von den Kommandanten der UB II-Boote darüber geklagt, daß die 5 cm-Kanone eine unzureichende Waffe für den Handelskrieg sei. In den folgenden Wochen begann deshalb die bereits vorbereitete Bewaffnung dieser Boote mit 8,8 cm-Geschützen.

Das Versenkungsergebnis der vier einen Versuch darstellenden Unternehmungen war insgesamt: 25 feindliche, 19 neutrale Handelsschiffe, zusammen 74 263 T.

Bei der Bewertung des Erfolges ist in Rechnung zu ziehen, daß er erzielt worden ist von U-Booten mit verhältnismäßig schwachem technischen Leistungsvermögen, mit unzureichender Geschwindigkeit, kleinem Geschütz und geringer Munitionsausrüstung.

Der Chef der U-Flottille Flandern zog in seinem Kriegstagebuch am 16. 9. den Schluß:

„Der Handelskrieg nach der Prisenordnung ergibt so gute Resultate, daß er zu einer Zeit, die einen uneingeschränkten U-Bootskrieg aus politischen Gründen nicht erlaubt, mangels anderer Ziele die Mühe einigermaßen lohnt. Für die militärischen Ereignisse ist er fast ohne Bedeutung, weil Transporte nicht angegriffen werden können; wirtschaftlich ist er wirkungsvoll. Die Schädigung der feindlichen Schiffahrt ist fast unmöglich wegen der Bewachung und der Bewaffnung der Dampfer; bei späteren Unternehmungen wird die Wirkung noch geringer sein, weil das Moment der Überraschung fortfällt.

Der Handelskrieg wird also fortgesetzt werden."

Korvettenkapitän Bartenbach ließ es nicht dabei bewenden, daß er sich selbst schlüssig wurde, was unter den gegebenen Verhältnissen das Richtige wäre; vielmehr bemühte er sich, seiner Ansicht auch außerhalb seines Be-

fehlsbereichs Geltung zu verschaffen. Unverzüglich wandte er sich an den Führer der U-Boote und den Stab des Kommandos der Hochseestreitkräfte und drängte, daß die U-Boote der Flotte gleichfalls den U-Bootskrieg nach der Prisenordnung aufnähmen. Daß dieser trotz der unbestrittenen Schwierigkeiten zu führen wäre, hätten die Flandernboote bewiesen. Das Ergebnis sei nicht glänzend, aber es trage zu dem Enderfolg bei. Auch der uneingeschränkte U-Bootskrieg, der doch einmal kommen müsse, würde Zeit brauchen, um zu wirken. Man könne nicht wissen, ob ausreichende Zeit bis zu dem erstrebten Ende dann noch zur Verfügung stehen, ob die Kraft des Durchhaltens nicht vorher erschöpft sein würde. Was nütze es, einen etwaigen Mißerfolg des U-Bootskrieges schließlich dadurch erklären zu können, daß die verantwortliche Kriegsleitung Befehle hätte geben sollen. Auch habe sich gezeigt, daß die ablehnende Haltung der Flotte und des Marinekorps gegen jede Art des eingeschränkten U-Bootskrieges den gewünschten Einfluß auf die Kriegsleitung nicht ausgeübt habe. Das Brachliegen der U-Bootswaffe sei nicht länger zu verantworten.

Doch der Führer der U-Boote und das Flottenkommando vermochten sich dem Gedankengang des Chefs der U-Flottille Flandern nicht anzuschließen; sie blieben bei ihrer Meinung. Dazu sprach für sie auch die Überlegung mit, daß der Aufgabenkreis der U-Boote der Flotte ein anderer war als der der Flandern-Boote. Für die Sicherung der Deutschen Bucht, die Aufklärung der Nordsee und jede Unternehmung der Flotte galten die U-Boote als unentbehrlicher Bestandteil der Hochseestreitkräfte. Auf eine solche Waffe glaubte die Flotte nur verzichten zu können zugunsten einer U-Bootsverwendung, welche kriegsentscheidenden Erfolg versprach. Das traf für den rücksichtslosen U-Bootskrieg zu, nicht aber für den eingeschränkten.

Bis Anfang Oktober 1916 fanden noch zwei weitere Handelskriegsunternehmungen von UB II-Booten der Flandern-Flottille nach dem Englischen Kanal statt:

„UB 37", Oblt. z. S. Hans Valentiner, 21.—29. 9. 16.

23. 9. die englischen D. „Dresden", 807 T, und „Pearl", 613 T, nach Prisenordnung versenkt (XI. 156, 157),

24. 9. französischen Fischkutter „Océanien", 60 T (XI. 158),

25. 9. französischen D. „Afrique", 1743 T (XI. 159).

Danach Unternehmung abgebrochen wegen Störung am Geschütz.

„UB 38", Kaptlt. Waßner, 28. 9.—8. 10. 16.

Nach Prisenordnung am Westausgang des Kanals versenkt:

30. 9. französischen D. „Irma", 844 T (XI. 178 a),

1. 10. französischen Schoner „Musette", 245 T, norwegischen D. „Mallin", 468 T[1]), mit Eisenplatten nach Frankreich, sowie die französischen D. „Le Blavet", 1010 T, und „Cap Mazagan", 760 T (XII. 1—4),

3. 10. französische Bark „La Fraternité", 477 T (XII. 5),

5. 10. die norwegischen D. „Cederic", 1129 T[1]), mit Grubenholz nach England, und „Rosenvold", 758 T[1]), mit Konterbande — Stückgut von England nach Frankreich — sowie französischen Schoner „Cantatrice", 109 T (XII. 6—8).

Zu gleicher Zeit wurden von Mitte August bis Anfang Oktober 1916 von den B-Booten der U-Flottille Flandern Handelskriegsfahrten in den Hoofden und in den benachbarten Gewässern ausgeführt. Dabei versenkten die Boote nach den Regeln der Prisenordnung:

„UB 6", Oblt. z. S. v. Heydebreck.

10. 9. norwegischen D. „Lindborg", 400 T[2]), mit Konterbande von Rotterdam nach London (XI. 173); 23. 9. die belgischen Leichter „Rosalie", 129 T, „De Jonge Germaine", 106 T, „Marie", 98 T, „Licht Tefreden II", 69 T (XI. 174—177).

„UB 12", Oblt. z. S. Kiel.

6. 9. norwegischen D. „Rilda", 313 T[2]), mit Lebensmitteln von Rotterdam nach London (XI. 171); 28. 9. englischen Fischkutter „Marjorie", 55 T (XI. 172).

„UB 16", Oblt. z. S. Hundius.

24. 8. norwegischen D. „Velox", 312 T[1]), mit Lebensmitteln von Rotterdam nach London (XI. 69).

„UB 17", Oblt. z. S. Degetau.

1. 9. holländisches Motorschiff „Zeearend", 462 T[2]), mit Lebensmitteln von Rotterdam nach Southampton (XI. 100).

---

[1]) Versenkung durch Prisengericht bestätigt.

[2]) Prisengericht bestätigte die Versenkung des Schiffes und des größten Teils der Ladung als rechtmäßig. Ein Teil der Ladung wurde ersetzt.

„UB 19", Kaptlt. Walther Gustav Becker.

4. 10. die englischen Fischdampfer „Jersey", 162 T, und „Rado", 182 T, sowie englischen Motorfischer „Jennie Bullas", 26 T; 5. 10. englischen Fischdampfer „Rover", 42 T (XII. 15—18).

Als Prisen wurden nach Zeebrügge aufgebracht: am 7. 9. von „UB 12" der holländische D. „Niobe", 654 T[1]), und am 24. 9. von „UB 6" der holländische D. „Batavier II", 1328 T[1]), beide mit Konterbande von Holland nach England; eine beachtliche Leistung, da die kleinen Boote zum Anhalten der Schiffe auf Maschinengewehr und Karabiner angewiesen waren.

Ferner wurde am 10. 9. von „UB 37" das holländische Motorschiff „Zeemeuw", 400 T[1]), mit Lebensmitteln von Holland nach England als Prise eingebracht.

Die Unternehmung von drei U-Booten der Flotte nach dem Eismeer, September/Oktober 1916.

Skizze 10[2]), S. 235.

Am 23. 8. 16 benachrichtigte der Admiralstab auf Veranlassung des Kriegsministeriums das Flottenkommando, daß nach vorliegenden Mitteilungen dauernd eine bedeutende Zufuhr von Kriegsmaterial für Rußland über See nach Archangelsk und Narvik ginge, und daß es daher erwünscht wäre, wenn die Flotte gelegentlich ein U-Boot nach der Murmanküste und an die Westküste von Norwegen schickte, um diesen wichtigen Konterbandehandel stören zu lassen. Das Kommando der Hochseestreitkräfte erwiderte am 5. 9., daß von der Entsendung eines U-Bootes Abstand genommen werde, da abgesehen von den grundsätzlichen Bedenken, U-Boote nach der Prisenordnung zu verwenden, die schlechte Jahreszeit in dem nördlichen Seegebiet Erfolge unwahrscheinlich mache.

Der Chef des Admiralstabs, im Einvernehmen mit der Obersten Heeresleitung, führte darauf die Entscheidung des Kaisers herbei. Durch eine telegraphische Meldung vom 14. 9. wurde die baldige Entsendung von drei U-Booten vorgeschlagen. Der Zweck und die Aussichten des Plans, die Bedenken der Flotte und die gegenteilige Ansicht des Admiralstabs

[1]) Schiff und Teil der Ladung eingezogen.

[2]) In Skizze 10 sind die Versenkungsorte aller in der Zeit von August bis November 1916 im Nördlichen Eismeer versenkten Handelsschiffe verzeichnet. Die bei jedem Handelsschiff im Text angegebenen Zahlen geben die zugehörige Versenkungsstelle in der Skizze an.

wurden dem Kaiser dargelegt mit dem Hinweis, daß die Gefährdung der U-Boote in dem wenig bewachten Eismeer nicht höher einzuschätzen sei als im Mittelmeer.

Der Kaiser entschied für sofortigen Ausmarsch der drei Boote und setzte auf das ihm vorgelegte Telegramm den Vermerk: „Wenn es im Englischen Kanal ging bei der starken Bewachung, geht es dort erst recht."

Demzufolge erhielt das Flottenkommando nachstehende Verfügung des Admiralstabs vom 15. 9.:

„Die Oberste Heeresleitung schätzt die umfangreichen Transporte von Kriegsmaterial nach Archangelsk in ihrer Wirkung auf die Kriegführung ernst ein, zumal nach zuverlässigen Nachrichten die Transporte in der Voraussicht, daß Archangelsk von Mitte Oktober ab nicht mehr eisfrei sein wird, jetzt noch erheblich verstärkt werden sollen. S. M. der Kaiser haben sich trotz der vorgetragenen Bedenken des Kaiserlichen Kommandos der Notwendigkeit, den Transport von Kriegsmaterial nach Archangelsk energisch zu stören, nicht verschließen können und sind der Ansicht, daß die Gefährdung der U-Boote bei vorsichtigem Vorgehen nicht größer als im Mittelmeer ist. S. M. der Kaiser befehlen daher die beschleunigte Entsendung von drei Unterseebooten zu einem möglichst erfolgreichen Streifzug nach der Murmanküste. Die Boote sollen dort Handelskrieg nach Prisenordnung führen."

Am 19. 9. gingen „U 43", „U 46" und „U 48" von der Ems nach dem Eismeer in See. Befehlsgemäß vollzog sich das Vorgehen gegen die angetroffenen Handelsschiffe nach der Prisenordnung.

„U 43", Kaptlt. Jürst, 19. 9.—20. 10. 16.

26. 9. im Nördlichen Eismeer die norwegischen D. „Dania", 862 T[1]), und „Knut Hilde", 1632 T[1]), versenkt, beide mit Holz von Rußland nach England (2 und 3),

28. 9. norwegischen D. „Rolf Jarl", 1265 T[1]), mit Heringen für das russische Heer nach Archangelsk (4),

29. 9. die norwegischen D. „Nesjar", 1609 T[1]), mit Ammoniak, und „Knut Jarl", 1070 T[1]), mit Heringen nach Archangelsk (5 und 6),

30. 9. norwegischen D. „Fancy", 1612 T[1]), mit Heringen von England nach Archangelsk (7).

2. 10. bewaffneten Dampfer vergeblich anzuhalten gesucht, unter Feuer genommen; Dampfer erwidert Feuer und entkommt bei hoher See, Windstärke 6—7, durch überlegene Geschwindigkeit.

3. 10. russischen D. „Turgai", 4281 T, mit Automobilen, Lokomotiven, Eisenbahnschienen von Amerika, und englischen D. „J. Y. Short", 2191 T, mit Kohlen von England nach Archangelsk versenkt (15 und 16).

[1]) Versenkung durch Prisengericht bestätigt.

7. 10. eine Landfunkstation an der Nordostecke von Ribatschin beschossen, bis ein russischer Zerstörer „U 43" zum Tauchen zwingt.

10. 10. englischen D. „Gardepee", 1633 T, mit Zink von England nach Archangelsk, versenkt (17),

11. 10. rumänischen D. „Bistritza", 3688 T, mit Kriegsmaterial für das rumänische Heer von Brest nach Archangelsk (18).

Ausweislich seiner Papiere hatte dieser Dampfer beispielsweise geladen: 629 000 Granaten für Feldgeschütze verschiedenen Kalibers, über 10 Millionen Kartuschen, 1½ Millionen Patronen für Maschinengewehre, 10 000 Gewehre, 20 Mörser, 93 Kraftwagen, 338 t Sprengstoff, 2 Flugzeugschuppen, Material für Luftballons, ferner Stahl in Barren, Nickel, Blei, Schwefel, Baumwolle.

Am 13. 10. trat „U 43" wegen ungünstiger Wetterlage den Rückmarsch an; am 17. 10. wurde noch in der Nordsee der norwegische D. „Edam", 2380 T[1]), mit Fellen und Hanf von Rußland nach England, versenkt (19).

„U 46", Kaptlt. Hillebrand, 19. 9.—24. 10. 16.

29. 9. im Nördlichen Eismeer die norwegischen D. „Ravn", 1260 T[1]), mit Ammoniak nach Archangelsk, und „Sinsen", 1925 T[1]), mit Weizen von Archangelsk nach Frankreich, versenkt (8 und 9),

30. 9. die norwegischen D. „Hekla", 950 T[1]), und „Hafnia", 962 T[1]), beide mit Heringen von Lerwick nach Archangelsk (10 und 11),

4. 10. englischen D. „Brantingham", 2617 T, mit Grubenholz nach England (20).

6. 10. Feuergefecht mit einem bewaffneten Dampfer, das nach fünfstündiger Verfolgung abgebrochen werden muß, da bei schwerer See Geschützbedienung nicht mehr möglich und keine Treffer erzielt werden. Danach russischen D. „Erika", 2430 T, mit Kohlen von England nach Archangelsk, versenkt (21),

9. 10. englischen D. „Astoria", 4262 T, mit Kupfer, Leder, Maschinen von New York nach Archangelsk (22),

11. 10. englischen Kohlendampfer „Jolo", 3903 T, von Cardiff nach Archangelsk (23).

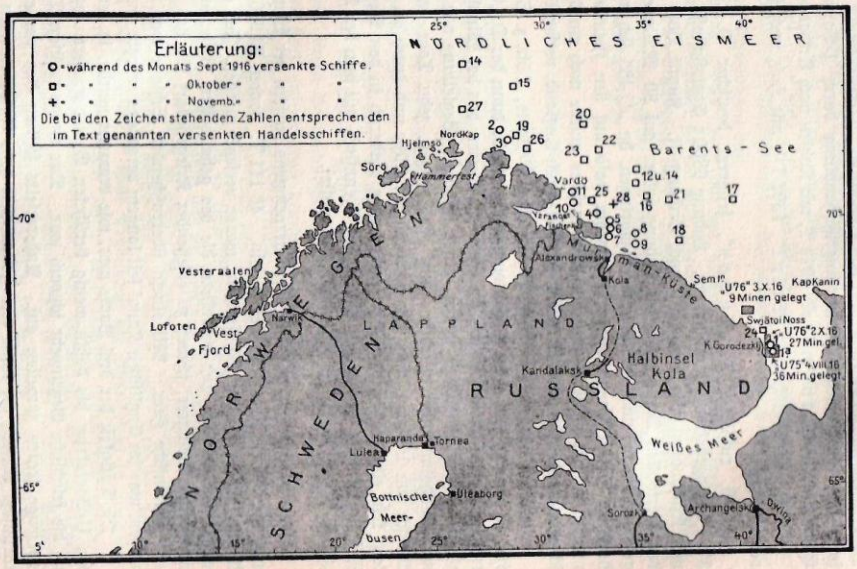
14. 10. Rückmarsch.

„U 48", Kaptlt. Buß, 19. 9.—16. 10. 16.

2. 10. im Nördlichen Eismeer einen Dampfer ohne Flagge anzuhalten gesucht, der Feuer eröffnet. „U 48" taucht und gibt Angriff auf. Dann

[1]) Versenkung durch Prisengericht bestätigt.

Skizze 10.
Tätigkeit der U-Boote der Hochseeflotte einschließlich der Minen-U-Boote im Nördlichen Eismeer.
August bis November 1916.



anderen Dampfer ohne Flagge durch Signal zum Stoppen aufgefordert. Dieser dreht mit hoher Fahrt auf das U-Boot zu. U-Boot taucht und versenkt das Schiff wegen seiner Angriffshandlung durch ↓-Torpedoschuß. Englischer D. „Lotusmere", 3911 T, mit Kohlen nach Archangelsk (12).

4. 10. norwegischen D. „Brink", 1392 T[1]), mit Holz nach England, versenkt (13).

6. 10. russischen D. „Suchan", früherer deutscher D. „Spezia", 3781 T, angehalten und untersucht. Ladung 6800 t Explosivstoffe, Giftgas und Kraftwagen von New York nach Archangelsk. Kaptlt. Buß beschloß, den wertvollen Dampfer, dessen Ladung später auf 80 Millionen Mark geschätzt wurde, nach Deutschland einzubringen, da „U 48" sich mit Rücksicht auf seinen Brennstoffvorrat ohnehin bald auf den Heimweg hätte machen müssen. Bei Beginn des Rückmarsches wurde noch am 6. 10. der schwedische D. „Tuva", 2276 T[1]), mit Holz nach England, versenkt (14).

Unter Führung des Wachoffiziers des U-Boots, Oblt. z. S. d. Res. Hashagen, und eines Prisenkommandos wurde dann der D. „Suchan" trotz knappsten Kohlenvorrats bei schwerem Wetter, das bei Windstärke 12 zeitweise zum Beidrehen zwang, unter ständiger Begleitung von „U 48" nach Wilhelmshaven gebracht. Auf dem ganzen, zehn Tage dauernden Marsch von 1500 sm längs der norwegischen Küste und durch die Nordsee kam kein einziges feindliches Kriegsfahrzeug hindernd in den Weg. Nur ½ Tonne Kohlen betrug der Bestand an Brennstoff, mit dem der Dampfer „Suchan" am 16. 10. in Wilhelmshaven einlief.

Mit dem Ertrag des Eismeer-Unternehmens durften der Admiralstab und die Heeresleitung zufrieden sein. 48 111 T, davon 34 696 T nach Archangelsk bestimmter Schiffsraum, waren versenkt worden. Fast alle vernichteten Ladungen und besonders die des gehaltvollen Prisendampfers, waren unmittelbarer, schwer zu ersetzender Kriegsbedarf für das russische und rumänische Heer. Mit einem überraschenden Schlage war hier gelungen, was im Englischen Kanal seit langem vergebens erstrebt wurde.

Die Tätigkeit der drei Boote war, wie erwartet wurde, in dem durch den U-Bootskrieg bis dahin wenig berührten Gebiet insofern begünstigt, als die feindliche Gegenwehr schwach war. Nur einige russische Torpedofahrzeuge traten zuweilen auf. Andererseits stellten das vorherrschend stürmische Wetter, die Kälte und Feuchtigkeit hohe Anforderungen an das U-Bootspersonal, dessen Ruhepausen oft auch dadurch gestört wurden, daß

[1]) Versenkung durch Prisengericht bestätigt.

Besatzungen der versenkten Schiffe von erheblicher Kopfstärke an Bord des U-Boots genommen werden mußten, um sie auf anderen Schiffen oder an der Küste abzusetzen, weil die Rettungsboote bei der schweren See nicht ausreichende Sicherheit boten. Die Überfüllung der engen Wohnräume der U-Boote mit einer dicht gedrängten Menge von Menschen recht niedriger Zivilisationsstufe stellte wiederholt eine schwere Belastung der Spannkraft der U-Bootsbesatzungen dar.

Während „U 48" noch mit der 8,8 cm-Kanone ausgerüstet und in dieser Hinsicht schlechter gestellt war, konnten „U 43" und „U 46" berichten, daß das 10,5 cm-Geschütz, dessen Einbau jetzt auf den großen U-Booten durchgeführt wurde, sich bei dem Anhalten und Leckschießen der Schiffe ausgezeichnet bewährt habe.

Die Fahrt von „U 53", Kapitl. Rose, nach der Ostküste der Vereinigten Staaten, 17. 9.—28. 10. 16.

Das Handels-U-Boot „U-Deutschland" war am 24. 8. 16 von der ersten Amerikareise zurückgekehrt, und aus dem Bericht des Kapitäns Paul König ging hervor, daß beim Auslaufen des U-Boots aus dem Hafen englische Kreuzer an der amerikanischen Hoheitsgrenze aufgetreten waren, sicher wohl in der Absicht, das Boot abzufangen. Ende August sollte das zweite Handels-U-Boot, „U-Bremen", zu seiner ersten Überfahrt bereit sein. Es wurde angenommen, daß sich der gleiche Vorgang wiederholen würde, wenn die „U-Bremen" ihren Bestimmungshafen drüben verließ, und daß sich einem unerwartet dort auftretenden deutschen Kriegs-U-Boot vortreffliche Angriffsaussichten auf englische Streitkräfte bieten müßten. Darauf baute der Admiralstab seinen Plan, der auch das Interesse des Kaisers erregte.

Es wurde erwogen, ob es technisch möglich wäre, den Vorrat eines großen U-Boots an Brennstoff und an sonstigen Betriebsmitteln so zu erhöhen, daß dem Boot ohne zu großes Wagnis das Zurücklegen der ungewöhnlich langen Strecke, welche hin und zurück rund 8000 sm betrug, zugemutet werden könnte. Eine Ergänzung der Ausrüstung in gewissen Grenzen durfte in neutralem Hafen völkerrechtlich beansprucht werden. Aber bei den gespannten Beziehungen zu den Vereinigten Staaten erschien es mindestens fraglich, ob nicht Schwierigkeiten entstehen würden. Außerdem lag bei militärischer Betrachtungsweise der Gedanke nahe, durch kurzes Einlaufen des U-Boots, ohne eine Unterstützung zu verlangen, und durch einige Kriegshandlungen im Anschluß daran, Amerika vor Augen zu führen, daß die Leistungsfähigkeit der deutschen U-Boote dazu ausreichte,

mit ihnen nötigenfalls vor der amerikanischen Ostküste zu erscheinen und auch dort die Schiffahrt zu bedrohen. Daraus ergab sich die Bedingung, daß das zu bestimmende U-Boot den ganzen Marsch ohne Brennstoffergänzung auszuführen hatte.

Durch Einrichtung mehrerer Tauchtanks als Bunker ließ sich der Treibölvorrat eines großen U-Boots auf mehr als das Doppelte des normalen Bunkerinhalts bringen. In gleichem Maße konnten alle anderen Betriebsstoffe erhöht werden. Den bewährten Dieselmaschinen der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg war eine genügende Ausdauer zuzutrauen. An der Seefähigkeit der U-Boote bestand kein Zweifel. Von technischer Seite wurde daher die militärische Frage bejaht, wenngleich alle beteiligten Stellen sich darüber klar waren, daß es sich um eine Probe äußerster Materialbeanspruchung handelte, an die bei der Konstruktion der in Betracht kommenden U-Boote, die noch aus der Vorkriegszeit stammte, in keiner Weise gedacht worden war.

Für die Durchführung der Aufgabe wurde das Boot des Kapitänleutnant Rose, „U 53", ausgewählt. Das U-Boot stand seit Ende Mai 1916 im Frontdienst; die Maschinenanlage war somit gut durchgearbeitet und noch unverbraucht. Das Maschinenpersonal war etwas zu vermehren, so daß es auf dem Marsche in drei Wachen gehen konnte. Für alle Fälle wurde ferner vorgesehen, daß für die Aufnahme des zurückkehrenden „U 53" zu rechter Zeit ein anderes U-Boot zwischen den Hebriden und den Färöer stehen sollte.

Der Befehl des Admiralstabs für „U 53" besagte:

„1. Nach dem Eintreffen des Handels-U-Bootes »Bremen«, welches etwa am 15. 9. in New London zu erwarten ist, werden voraussichtlich feindliche Seestreitkräfte die östlichen Zugänge zum Long Island Sund bewachen. Sie sollen diese Streitkräfte aufsuchen und angreifen, sofern sie außerhalb der amerikanischen Hoheitsgewässer getroffen werden.

2. Nach Erledigung der Aufgabe zu 1. sollen Sie Newport — Rhode Island — anlaufen, um den amerikanischen Marinebehörden Gelegenheit zu geben, das Boot zu besuchen.

Newport ist spätestens nach einigen Stunden wieder zu verlassen. Das Ergänzen von Vorräten soll, wenn irgend möglich, unterbleiben.

3. Wenn Sie keine feindlichen Streitkräfte antreffen, sollen Sie Newport ebenfalls, wie unter 2. angegeben, anlaufen.

4. Nach Erledigung der Aufgaben zu 1. und 2., oder wenn diese aufgegeben werden müssen, darf Handelskrieg nach Prisenordnung geführt werden, soweit dies ohne Gefährdung des Bootes möglich ist."

Am 17. 9. verließ Kaptlt. Rose mit „U 53“ Helgoland.

20. 9. Nordspitze der Shetlands.

Bei stürmischem Wetter in der Nordsee und weiterhin im Atlantik gehen schwere Brecher über das Boot und hemmen das Vorwärtskommen bedenklich. Durch den vermehrten Ölvorrat ist „U 53“ so belastet, daß es 40 cm tiefer geht, was die Seeigenschaften erheblich verschlechtert.

Am 24. 9. verzeichnet der Kommandant im Tagebuch: „Das Reiseziel muß spätestens am 7. 10. erreicht sein. Wenn von jetzt ab das Wetter sich bessert, so kann es bei täglicher Fahrt von 185 sm noch gelingen. Sollte aber eine neue Verzögerung eintreten, so muß die Unternehmung abgebrochen werden.“

Windstärke in der Nordsee ist meist 6—7 gewesen; nach dem Runden der Shetlands bis zum 24. 9. wechselnd, häufig Stärke 6—7, zeitweise 9—10; dauernd hohe Dünung.

27. 9. Funkempfang: Nauen auf 2000 sm nicht mehr zu hören; Poldhu, 1200 sm, und Eiffelturm, 1400 sm, werden abgenommen.

28. 9. Ein Teil der Außentanks wird nach dem Ölverbrauch in Tauchtanks umgewandelt. Bootsbewegungen werden dadurch leichter, Boot nimmt weniger Wasser über und läuft mehr Fahrt.

1. 10. Zweimal vor Dampfern getaucht, um unbemerkt zu bleiben. An diesem Tage, 14 Tage nach dem Inseegehen, kann zum erstenmal von der Freiwache das Deck betreten werden.

2. 10. abends vorübergehend beigedreht, Wind NNW, Stärke 7, hohe steile See.

3. 10. Wieder werden einige Tanks ausgeblasen; das Boot kommt annähernd auf die normale Schwimmlinie, nachdem sechs Siebentel des Hinwegs zurückgelegt sind. Vom 3. 10. ab Besserung des Wetters. Von jetzt an mehrfach Dampfern durch Tauchen oder Kursänderungen ausgewichen.

6. 10. In Nähe der amerikanischen Küste bei Newport angekommen. Einige Buchten abgesucht, die vielleicht als Ankerplätze englischer Kreuzer dienen konnten; ohne Ergebnis.

7. 10. morgens Leuchtfeuer der amerikanischen Küste in Sicht; vormittags weiteres Suchen nach feindlichen Streitkräften aufgegeben, Newport angesteuert, um 3 Uhr Nm. im Hafen von Newport geankert.

Als Komplimentieroffizier kommt der Adjutant des Stationschefs auf das U-Boot. Darauf erledigt der Kommandant von „U 53“ mit einem zu seiner Begleitung gestellten amerikanischen Seeoffizier die dienstlichen Be-

suche an Land und auf den amerikanischen Kriegsschiffen. Die Besuche werden durch die Adjutanten erwidert.

„U 53" wird von den Angehörigen der amerikanischen Marine und von der Bevölkerung besichtigt.

Über das Schicksal des Handels-U-Boots „Bremen" ist nichts zu erfahren; nur ist sicher, daß das Boot noch nicht in einen amerikanischen Hafen eingelaufen ist.

5.30 Nm. am 7. 10. Anker gelichtet und aus dem Hafen von Newport ausgelaufen.

Am 8. 10. beginnt „U 53" bei ruhigem, sichtigem Wetter den zweiten Teil seiner Aufgabe, Handelskrieg bei Nantucket Feuerschiff:

Karte XIV, Nebenkarte.

Amerikanischen D. „Kansan", durch Warnungsschuß angehalten, Papiere geprüft, entlassen.

Englischen D. „Strathdene", 4321 T, und norwegischen D. „Chr. Knudsen", 3936 T[1]), mit Gasöl nach London, nach Anhalten durch Torpedofangschüsse versenkt.

Englischen D. „Westpoint", 3847 T, durch Signal und Warnungsschüsse angehalten. Dampfer macht Funksprüche, die kräftig gestört und schließlich durch zwei Schüsse in die Back zum Schweigen gebracht werden. Besatzung geht in Boote, Schiff mit Sprengpatronen versenkt. Die Rettungsboote der bisher versenkten Dampfer werden, soweit sie nicht schon nach Land zu fortgesegelt sind, von „U 53" zum Nantucket Feuerschiff geschleppt.

Einen norwegischen Dampfer angehalten, nach Prüfen der Papiere entlassen.

Holländischen D. „Blommersdijk", 4835 T, angehalten, durch Signal das Überbringen der Papiere gefordert. Bevor der Befehl ausgeführt wird, naht ein Dampfer, der offenbar Passagiereinrichtung hat, dessen Annäherung an den Holländer aber zunächst durch Warnungsschüsse verhindert wird. Herbeigekommene amerikanische Zerstörer legen sich in unmittelbare Nähe des Passagierdampfers.

Inzwischen sind die Papiere des holländischen Dampfers überbracht und ergeben, daß die Ladung zwar nach holländischen Häfen bestimmt ist, daß jedoch vorher der englische Untersuchungshafen Kirkwall angelaufen werden soll. Dadurch besteht die Möglichkeit, daß die Ladung in englische Hände gerät und zur Konterbande wird. Kommandant entschließt sich deshalb zum Versenken des D. „Blommersdijk"[2]), dessen Besatzung aufgefordert

[1]) Durch Prisengericht bestätigt. — [2]) Schiff und Ladung wurden ersetzt.

wird, das Schiff zu verlassen. Der Befehl wird ausgeführt, die Besatzung wird ebenso wie die des hinzugekommenen Passagierdampfers, der ohne Befehl von „U 53“ gleichfalls verlassen worden ist, von amerikanischen Zerstörern aufgenommen. Das Versenken der beiden verlassenen Schiffe wird durch das Zusammenkommen von 16 amerikanischen Zerstörern und durch die inzwischen einbrechende Dunkelheit erheblich erschwert. Der verlassene Passagierdampfer stellt sich als der englische D. „Stephano“, 3449 T, heraus. Er wird ebenso wie der D. „Blommersdijk“ durch Torpedofangschuß und Artilleriefeuer versenkt (XIV. 49—53).

Der letzte Torpedo ist damit verschossen. „U 53“ tritt den Rückmarsch an.

Wetter während des Rückweges wechselnd, im allgemeinen nicht ungünstig, zeitweise bis zu Windstärke 9. Keinerlei Ereignisse, welche den Marsch nennenswert stören.

21. 10. Funkverkehr mit Kreuzer „Arcona“ auf 750 sm.

22. 10. nördlich der Hebriden Funkverbindung und Zusammentreffen mit „U 55“, welches sich dort in der befohlenen Aufnahmestellung befindet. Beistand wird von „U 53“ nicht gebraucht.

28. 10. in Helgoland eingetroffen.

Aus dem Schlußbericht des Kaptlt. Rose:

„Militärische Aufgabe nur zum Teil erfüllt, feindliche Seestreitkräfte nicht angetroffen, längeres Suchen nach ihnen mit Rücksicht auf den Brennstoffvorrat nicht angängig.

Das für den Handelskrieg gewählte Seegebiet war denkbar günstig, da mehrere Handelsstraßen am Nantucket-Feuerschiff zusammentreffen. Als Zufall ist es zu betrachten, daß »U 53« nur unbewaffneten Dampfern begegnet ist. Das Bergen der Besatzungen der versenkten Schiffe machte bei dem vortrefflichen Wetter keine Schwierigkeiten. Weitere Führung des Handelskrieges über den 8. 10. hinaus war des Treibölbestandes wegen nicht möglich. Auch Lebensmittel gingen zur Neige sowie die Leistungsfähigkeit der Besatzung.

Jegliche Ergänzung von Vorräten wurde in Newport unterlassen, auch die von Lebensmitteln.

Der Entschluß, am gleichen Tage wieder auszulaufen, war dem amerikanischen Admiral sogleich mitgeteilt worden.

Dauer der Fahrt: 41 Tage, 8 Stunden.

Zurückgelegter Weg: 7550 sm.

Bestand an Treiböl nach Rückkehr: 15 cbm.

Die Maschinen haben dauernd gut gearbeitet.“

Was die Ausdauer von Personal und Material anbetrifft, war damit die größte bis dahin von U-Booten erzielte Leistung vollbracht worden. Nicht zuletzt hing das Gelingen des Unternehmens von dem Durchhalten

des Betriebes der Maschinen ab. Das Verdienst daran gebührt neben den Konstrukteuren dem Leitenden Ingenieur von „U 53", Marine-Oberingenieur Henning Möller.

Der Eindruck des Auftretens von „U 53" an der amerikanischen Küste war in den Vereinigten Staaten ein geteilter. Das bewiesene Können deutscher U-Boote wurde in einer Art sportlicher Auffassung bewundert. In Kreisen der amerikanischen Regierung jedoch, welche in jener Zeit auf ein deutsch-amerikanisches Zusammengehen zur Einleitung von Friedensschritten eingestellt war[1]), wurden Bedenken geäußert, daß eine Wiederholung solcher militärischen Vorgänge störend wirken würde.

Der Befehl vom 6. 10. 16 zum allgemeinen Aufnehmen des U-Bootskrieges nach der Prisenordnung.

Ende September/Anfang Oktober 1916 beurteilte der Chef des Admiralstabs die Lage so, daß nach der grundsätzlichen Aussprache mit der Obersten Heeresleitung am 31. 8. und den dann eingetretenen Fortschritten im Landkriege das baldige Einsetzen des uneingeschränkten U-Bootskrieges in Aussicht stehe. Auf Grund von Verlautbarungen aus dem Hauptquartier, die Admiral v. Holtzendorff nach seiner Art günstig auslegte, glaubte er sogar, dem Chef der Hochseeflotte am 23. 9. versichern zu können, daß Mitte Oktober mit dem Beginn des U-Bootskrieges zu rechnen sei.

Um entsprechende Anweisungen an die Front zu erwirken, hielt der Admiralstabschef am 4. 10. dem Kaiser Vortrag. Der vorbereitete Befehlsentwurf erhielt indes nicht die erbetene Unterschrift. Vielmehr entschied der Kaiser, daß die Gesamtkriegslage, insbesondere der bestehende Plan eines deutschen Friedensangebots[1]), das Eröffnen des uneingeschränkten U-Bootskrieges vorläufig ausschließe; vor November könne ein solcher Schritt nicht ins Auge gefaßt werden. Unter diesen Umständen unterbreitete Admiral v. Holtzendorff den Vorschlag, der die Billigung des Kaisers fand,

daß es bezüglich der Verwendung der U-Boote auf allen Kriegsschauplätzen bleiben solle wie bisher — für das Marinekorps: U-Bootskrieg nach der Prisenordnung; für die Flotte: Ansetzen der U-Boote gegen feindliche Seestreitkräfte und gelegentlich gegen Handelsschiffe —,

daß ferner zwei weitere große U-Boote der Flotte nach dem Mittelmeer zu entsenden seien in Anbetracht der günstigeren Ausnutzung der Boote dort,

[1]) Vgl. Abschnitt 15.

und daß die Angriffe auf die russischen Transporte im Nördlichen Eismeer durch U-Boote der Flotte fortzusetzen wären, solange es die Jahreszeit erlaubte.

Es liegt nahe, die Frage aufzuwerfen, warum Admiral v. Holtzendorff jetzt nicht zu dem Entschluß kam, eine Einheitlichkeit der U-Bootskriegführung durch Kaiserliche Willensäußerung herbeizuführen. Das Flottenkommando und das Marinekorps hatten als Immediatstellen keine Befehle von dem Chef des Admiralstabs entgegenzunehmen. Dieser trug jedoch als Berater des Obersten Kriegsherrn in den großen Fragen des Seekrieges die Verantwortung für die Grundlinien der Verwendung der Seestreitkräfte, den Ausgleich der Gegensätze zwischen den Auffassungen der einzelnen Frontstellen und das Übereinstimmen der Seekriegführung mit der Politik. Dem Chef des Admiralstabs fiel tatsächlich die Aufgabe der Leitung des Seekrieges zu.

Schon Ende April nach dem „Sussex"-Fall war Admiral v. Holtzendorff zu der Überzeugung gelangt, daß der Handelskrieg der U-Boote nach der Prisenordnung zur Zeit als die einzige politisch vertretbare Form der U-Bootskriegführung übrigblieb, und daß die Verwendung der U-Boote in dieser Form auch im Kriegsgebiet um England praktisch möglich sei. Der Kaiser, unterrichtet durch den Chef des Marinekabinetts, hatte Anfang Juli anläßlich eines Vortrages des Admiralstabschefs kundgegeben, daß er die militärischen Bedenken des Flottenkommandos gegen den Kreuzerkrieg der U-Boote nicht anerkenne. Die Zustimmung des Kaisers, über die Einwände der Flotte hinwegzugehen, wäre somit wohl jederzeit auf Antrag zu haben gewesen. Inzwischen hatte die U-Flottille Flandern den Beweis erbracht, daß selbst von den kleinen U-Booten der Handelskrieg im Englischen Kanal nach der Prisenordnung geführt werden konnte. Im Mittelmeer waren während des Sommers mit dem gleichen Verfahren ungewöhnlich reiche Erfolge errungen worden. Wenn dort auch seit dem 15. 6. die Ermächtigung bestand, bewaffnete Frachtschiffe ungewarnt zu versenken, so machten die Kommandanten der großen U-Boote trotz starker feindlicher Abwehr doch meist nur im Notfalle davon Gebrauch. Die Spitzenleistungen im Mittelmeer waren durch Überwasserangriffe der U-Boote erzielt worden. Bei aller Würdigung der Bedeutung der U-Bootswaffe als eines rein militärischen Werkzeugs für die Zwecke der Hochseeflotte in der Nordsee war die strategische Wirkung des Handelskrieges der U-Boote in jeder Gestalt für die Gesamtkriegführung ungleich höher zu bewerten.

Admiral v. Holtzendorff hat sich über die Gründe, welche Anfang Oktober für seine Maßnahmen bestimmend waren, nicht ausgesprochen. Aber die Entwicklung, welche die Befehlserteilung an die U-Boote unmittelbar nach dem Immediatvortrag vom 4. 10. genommen hat, läßt gewisse Schlüsse auf seine Überlegungen zu.

Der Chef der U-Flottille Flandern, Korvettenkapitän Bartenbach, hatte, wie berichtet, im September versucht, den Führer der U-Boote, Fregattenkapitän Bauer, und den Chef des Stabes der Hochseeflotte, Kapitän z. S. v. Trotha, davon zu überzeugen, daß es das einzig Richtige wäre, wenn das Flottenkommando nach dem Beispiel des Marinekorps ebenfalls den U-Bootskrieg nach der Prisenordnung aufnähme. Ende September mußte Korvettenkapitän Bartenbach diese Bemühungen als gescheitert ansehen. Doch der Gedanke beschäftigte ihn weiter, und er entschloß sich, in Berlin persönlich dahin vorstellig zu werden, daß der Chef des Admiralstabs der Front das Odium abnehme, eine militärisch für anfechtbar gehaltene Maßnahme selbst einleiten zu sollen. Der Antrieb, den U-Bootskrieg entgegen den militärischen Bedenken nach der Prisenordnung zu führen, ginge von der Seekriegsleitung aus. Von dort müsse auch der Befehl kommen.

Am 6. 10. meldete sich Korvettenkapitän Bartenbach bei dem Chef des Admiralstabs. Admiral v. Holtzendorff zeigte sich zunächst nicht gewillt, durch einen Befehl in die Verwendung der Hochseestreitkräfte einzugreifen; aber so eindringlich und überzeugend wußte der Chef der U-Flottille Flandern seine Gründe vorzutragen, daß er den zögernden Admiral doch schließlich für seine Ansicht zu gewinnen vermochte.

Es ist wohl kein Zweifel, daß das Ausweichen des Chefs des Admiralstabs vor einer Entscheidung im wesentlichen in seiner Person begründet war. Doch auch ein beachtenswerter sachlicher Gesichtspunkt lag in der fraglichen Zeit vor, der von Einfluß gewesen sein mag. Die U-Flottille Flandern hatte es sich zwar angelegen sein lassen, durch das Übergehen zu dem U-Bootskrieg nach der Prisenordnung den bestehenden Verhältnissen Rechnung zu tragen. Gleichzeitig aber hatte das Marinekorps in seinen Berichten ausdrücklich betont, daß der eingeschränkte U-Bootskrieg nur ein unzureichendes Ergebnis zeitigen könne, weil die meist bewaffneten f e i n d l i c h e n Dampfer von den U-Booten im Vorgehen über Wasser nicht zu fassen wären, daß daher nur der n e u t r a l e Handel getroffen würde. Infolgedessen sei der rücksichtslose U-Bootskrieg die einzige erstrebenswerte Kriegführung. Die Stellungnahme des Marinekorps klang also in demselben Sinne wie die der Flotte g e g e n den U-Bootskrieg nach

der Prisenordnung aus, und der Admiralstab sah sich so der Front der beiden Kommandostellen gegenüber, die den Handelskrieg in den englischen Gewässern zu führen hatten. Als nun am 6. 10. der Vertreter des Marinekorps unbedingt für den U-Bootskrieg nach der Prisenordnung eintrat, änderte sich das Bild für den Admiralstabschef.

Unter dem frischen Eindruck der Ausführungen des Korvettenkapitäns Bartenbach vollzog Admiral v. Holtzendorff noch am gleichen Tage, dem 6. Oktober, den Befehl, der bis Ende Januar 1917 die Grundlage für die gesamte Kriegführung der U-Boote bildete:

„S. M. der Kaiser haben mit Rücksicht darauf, daß die Kriegslage eine alsbaldige Aufnahme des rücksichtslosen U-Bootskrieges ausschließt, befohlen:

1. Es sind alsbald vier große U-Boote nach dem Mittelmeer zu entsenden.

2. Die Störung des Verkehrs nach Archangelsk soll auf dringenden Wunsch der Obersten Heeresleitung wirksam fortgeführt werden, solange es die Verhältnisse gestatten und die Schiffahrt nach Archangelsk offen ist.

3. Im übrigen sollen die Boote in erster Linie Handelskrieg nach Prisenordnung führen, und zwar soll der Handelskrieg gleichzeitig im Operationsgebiet des Kommandos der Hochseestreitkräfte und des Marinekorps unter Ansatz möglichst vieler Boote am 15. 10. als großer Schlag beginnen.

In der Nordsee ist der Handelskrieg nach Möglichkeit durch Überwasserstreitkräfte zu unterstützen.

Die rein militärische Verwendung der U-Boote in gemeinsamen Unternehmungen mit den Hochseestreitkräften oder im selbständigen Ansetzen der U-Boote gegen feindliche Seestreitkräfte soll bis auf weiteres dem Hauptziel, dem Handelskrieg nach Prisenordnung, nachgeordnet werden.

4. Für die Durchführung des Handelskrieges haben S. M. der Kaiser folgendes befohlen:

Gegen Handelsschiffe, gleichgültig, ob sie bewaffnet sind oder nicht, darf nur nach Prisenordnung verfahren werden. Der Prüfung der Papiere eines Schiffes bedarf es jedoch nicht, wenn aus seinem Äußeren oder aus seinem sonstigen Verhalten beim Anhalten seine feindliche Nationalität erkannt ist.

Zur Versenkung eines Schiffes darf erst geschritten werden, nachdem es von den an Bord befindlichen Personen verlassen ist. Besteht nach Lage der Verhältnisse nicht die Wahrscheinlichkeit, daß die Leute in Sicherheit gelangen können, so ist von der Versenkung Abstand zu nehmen.

Zwischenfälle, die zu begründeter Reklamation Neutraler führen können, sollen unter allen Umständen vermieden werden. Die Kommandanten haben daher mit größter Vorsicht und Gewissenhaftigkeit zu verfahren. Im Zweifelsfalle ist das betreffende Schiff durchzulassen."

Zu bemerken ist, daß der Chef des Admiralstabs diese Anweisung an die Front ohne nochmaligen Immediatvortrag als einen Kaiserlichen Erlaß herausgab, ein Beweis dafür, daß Admiral v. Holtzendorff gewiß war, ganz im Sinne des Kaisers zu verfahren.

14. Der Handelskrieg der U-Boote von Anfang Oktober 1916 bis Ende Januar 1917.

Die großen U-Boote der Hochseeflotte.

Karte XIV, XV und Skizze 10, S. 235.

Auf Grund des Befehls vom 6. 10. 16 liefen sechs U-Boote der Hochseeflotte am 13. und 14. 10. von ihren Nordseestützpunkten aus zum Handelskrieg an der Westküste von England. Die Unternehmungen dieser ersten Gruppe von Booten waren sämtlich durch stürmisches Wetter beeinträchtigt. Auf dem langen Weg um Schottland, den die U-Boote der Flotte zunächst wieder nahmen, war ihr Vorwärtskommen durch Seegang und Dünung erschwert, des öfteren mußte beigedreht werden, so daß schon mit Rücksicht auf den hohen Brennstoffverbrauch auf dem verzögerten Marsch der Aufenthalt in dem eigentlichen Tätigkeitsgebiet südlich Irland nur kurz bemessen werden konnte. Das Ergebnis der Fahrten war infolgedessen gering.

„U 57", Kaptlt. Georg, 13. 10.—5. 11. 16.

Auf dem fünftägigen Marsch durch die Nordsee Windstärke 10—12.

18. 10. die Shetlands gerundet.

23. 10. Südspitze Irland, englisches Kanonenboot „Genista", 1250 t[1]), mit zwei Torpedoschüssen versenkt.

24. 10. Torpedofehlschuß auf einen Zerstörer.

25. 10. Windstärke 11. Durch eine schwere, über den Turm des U-Boots gehende See, welche die Bleche des Brückenschutzes zerdrückt, wird der wachhabende Offizier, Oblt. z. S. Eysel, so stark eingeklemmt, daß er nur mit Mühe aus seiner Lage befreit werden kann und nach wenigen Stunden an inneren Verletzungen stirbt.

26. 10. Gefecht mit bewaffnetem Frachtdampfer. Trotz starker Dünung werden vom U-Boot auf 50—60 hm Treffer erzielt, die den Dampfer zum Stoppen nötigen. Englischer D. „Rowanmore", 10 320 T, mit 1000 t

[1]) 1916 von Stapel; 2 — 10 cm; 104 Mann Besatzung.

Kupfer, 10 000 Ballen Baumwolle, 3000 t Weizen, 1000 t Öl und Säuren zur Fertigung von Explosivstoffen auf der Fahrt von Nordamerika nach Liverpool. Geschätzter Wert der Ladung 12 Millionen M. Schiff durch Torpedofangschuß versenkt (XIV. 7). Kapitän als Gefangenen an Bord des U-Boots genommen. Danach Rückmarsch wegen Maschinenschäden und Treibölverbrauchs.

30. 10. englischen Fischdampfer „Floreal", 163 T, nach Prisenordnung versenkt (XIV. 8), ebenso am 31. 10. norwegischen D. „Saturn", 1013 T[1]), mit Baumwolle von England nach Rußland (XIV. 9).

1. 11. nördlich der Shetlands infolge von Maschinenhavarie zeitweise manövrierunfähig. Begegnung mit „U 24" und „U 69", die sich zur Unterstützung bereit halten. Vorübergehend wird „U 57" von „U 69" in Schlepp genommen, erreicht aber Helgoland am 5. 11. mit eigener Kraft. Auf dem Heimweg waren noch sechs neutrale Handelsschiffe untersucht und entlassen worden.

„U 66", Kaptlt. v. Bothmer, 13. 10.—3. 11. 16.

Ebenso wie „U 57" erreichte „U 66" das Seegebiet südlich Irland erst am 10. Tage nach dem Auslaufen.

24. und 25. 10. Windstärke 8—10. Waffengebrauch ausgeschlossen. Keine Möglichkeit zum Bergen von Schiffsbesatzungen.

26. 10. wegen Anhaltens des schlechten Wetters Rückmarsch. Kein Versenkungsergebnis.

1. 11. in der nördlichen Nordsee sechs englische Schlachtkreuzer in Sicht. Angriffsversuch auf große Entfernung. Zwei Torpedofehlschüsse.

„U 69", Kaptlt. Wilhelms, 13. 10.—4. 11. 16.

17. 10. Nordspitze der Shetlands.

20. 10. westlich Nord-Irland englischen D. „Cabotia", 4309 T, nach zweistündiger Verfolgung durch Warnungsschüsse angehalten, versenkt (XIV. 10).

23. 10. westlich der Scilly-Inseln angelangt.

24. 10. norwegischen D. „Sola", 3261 T, mit Bannware von New York nach Le Havre, gemäß Prisenordnung versenkt[1]) (XIV. 11), ebenso am 26. 10. die englischen D. „Rappahannock", 3871 T, und „North Wales", 4072 T (XIV. 12, 13).

---

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

27. und 28. 10. bei stürmischem Wetter noch weiter ausgeharrt. Nichts in Sicht.

29. 10. mit Rücksicht auf den Brennstoffverbrauch Rückmarsch angetreten.

1. 11. nördlich der Shetlands Begegnung mit dem havarierten „U 57".

2. 11. östlich der Shetlands englischen D. „Spero", 1132 T (XIV. 112), und am 3. 11. schwedische Bark „Bertha", 592 T, mit Grubenholz nach England, versenkt[1]) (XIV. 113).

3. 11. abends bei Dunkelheit wurde der Ausguckposten, Matrose Brandt, durch eine See über Bord geschlagen. Rettungsversuche blieben erfolglos.

4. 11. in der Ems eingetroffen. Von 84 t Treiböl waren 78 t verbraucht.

„U 70", Kaptlt. Wünsche, 13. 10.—2. 11. 16.

20. 10. in Höhe des Nordeingangs zur Irischen See. Einen Dampfer ohne Flagge und Abzeichen durch das Sehrohr beobachtet. Da er unverdächtig erscheint, aufgetaucht, Warnungsschüsse. Das Schiff vermindert Fahrt, dreht aber, ohne Boote auszusetzen, auf das U-Boot zu und nähert sich auf etwa 20 hm, so daß der Kommandant „U 70" es vorzieht zu tauchen, in der Meinung, eine U-Bootsfalle vor sich zu haben. Der Dampfer läuft darauf ab. „U 70" beginnt dann über Wasser die Verfolgung, gibt sie jedoch schließlich auf, da bei der herrschenden Dünung keine Treffer zu erzielen sind. Wie später festgestellt, war es das englische Q-Schiff „Salvia".

22.—26. 10. westlich der Scilly-Inseln. Nur am 24. 10. abflauender Wind; an diesem Tage nichts in Sicht. Sonst wegen Seegangs kein Waffengebrauch möglich.

26. 10. Rückmarsch.

Kein Versenkungsergebnis.

„U 20", Kaptlt. Schwieger, 13. 10.—4. 11. 16.

Der Verlust von „U 20" durch Stranden am 4./5. 11. 16.

18. 10. westlich der Orkneys englischen D. „Ethel Duncan", 2510 T, angehalten und versenkt (XIV. 3).

21. 10. Südspitze Irland.

---

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

23. 10. französischen D. „Arromanches", 1640 T, französischen Schoner „Felix Louis", 274 T, und italienischen D. „Chieri", früheren deutschen D. „Ostmark", 4400 T, gemäß Prisenordnung versenkt (XIV. 4, 5 und 6). Wechselseitiger Funkverkehr mit Kreuzer „Arcona" auf 650 sm.

26. 10. vor dem Bristol-Kanal ergebnisloses Feuergefecht mit englischem D. „Fabian", 2246 T.

27. 10. Rückmarsch.

2. 11. gegen Mittag an der norwegischen Küste in Höhe von Bergen „U 30" begegnet. Abends wird von „U 20" ein Funkspruch von „U 30" aufgefangen, welches um Unterstützung bittet, da beide Dieselmaschinen ausgefallen.

3. 11. morgens an der norwegischen Küste „U 30" gefunden. Seine Motoren sind wieder beschränkt betriebsfähig. Beide Boote marschieren gemeinsam heimwärts.

4. 11. „U 20" und „U 30" geraten an der dänischen Küste, etwa 5 sm nördlich von Bovbjerg, durch starke Stromversetzung im Nebel auf Grund. Nach zwei Stunden gelingt es beiden Booten freizukommen; „U 20" kommt jedoch sogleich wieder fest und ist mit eigener Kraft nicht abzubringen.

Am 5. 11. morgens ist die 4. Torpedoboots-Halbflottille zur Stelle. Ein Versuch des Torpedoboots „B 109", „U 20" abzuschleppen, gelingt nicht. Das gestrandete U-Boot muß aufgegeben werden. Mit Hilfe zweier Torpedos, die in den Rohren zur Detonation gebracht werden, wird „U 20" zerstört; Besatzung vollzählig geborgen.

„U 55", Kapitl. Werner, 14. 10.—9. 11. 16.

Vom 19. 10. ab nördlich der Shetlands befehlsgemäß auf „U 53" gewartet, welches von der amerikanischen Küste zurückkehrte[1]).

22. 10. Funkverbindung mit „U 53".

23. 10. „U 53" in Sicht, braucht keine Hilfe.

24. 10. westlich der Hebriden Dampfer ohne Flagge und Abzeichen durch Warnungsschüsse anzuhalten gesucht. Schiff setzt englische Flagge, dreht ab, sucht zu entkommen, wird schließlich durch Geschützfeuer zum Stoppen veranlaßt. Englischer D. „Clearfield", 4229 T; nach Absetzen der Rettungsboote versenkt (XIV. 14).

Auf dem Weitermarsch am 24. Nm. wird der Heizer Brodhage beim Mannen von Munition über Bord gespült und ertrinkt.

---

[1]) Siehe S. 241.

25./26. 10. Warteſtellung weſtlich der Hebriden; Handelskrieg wegen aufkommenden Sturms unmöglich.

27. 10. weiter nach Süden.

28. 10. weſtlich Irland einen Dampfer ohne Flagge und Abzeichen durch das Sehrohr beobachtet: grauer Anſtrich, Funkeinrichtung, auf dem Heck ein halbverdecktes Geſchütz. Der Kommandant hält das Schiff, auch wegen ſeiner beſonderen Ladeeinrichtungen, für ein Hilfsſchiff der engliſchen Marine, und verſenkt es durch ↓-Torpedoſchuß. Wie ſpäter feſtgeſtellt, war es der bewaffnete engliſche D. „Marina“, 5204 T (XIV. 15).

29. 10.—1. 11. ſüdlich Irland, ſtürmiſches Wetter, keine Gefechtstätigkeit möglich.

2. 11. Rückmarſch ohne Ereigniſſe.

Zu gleicher Zeit, als die vorſtehend genannten Boote nach der Weſtküſte von England in See gingen, wurden von der Hochſeeflotte entſprechend dem Befehl vom 6. 10. zwei U-Bootsunternehmungen nach dem Nördlichen Eismeer gegen den nach Archangelſk gehenden ruſſiſchen Transportverkehr angeſetzt, die jedoch im Vergleich zu dem Erfolg der drei Boote im Oktober denkbar ungünſtig verliefen.

„U 54“, Kaptlt. Frhr. v. Bothmer, 13.—17. 10. und 23. 10.—15. 11. 16.

13. 10. von Helgoland.

15. 10. vor Tagesanbruch, Windſtärke 9—10 in der Nordſee. Durch eine überkommende See wird das geſamte Wachperſonal der Brücke — Oblt. z. S. Lehmann, Bts. Mt. Wächter, Mtr. Buttkus — über Bord geſpült. Rettungsverſuche bleiben bei dem Sturm in der nächtlichen Dunkelheit ohne Ergebnis. Die Fahrt wird abgebrochen, zumal auch der Kreiſelkompaß verſagt.

17. 10. Helgoland.

Am 23. 10. wird die Unternehmung von neuem begonnen.

28. 10. im Nördlichen Eismeer angelangt.

30. und 31. 10. ergebnisloſe Feuergefechte mit je einem bewaffneten Dampfer. Bei hoher See und Dünung kann „U 54“, das noch mit 8,8 cm-Geſchütz ausgerüſtet iſt, nicht auf wirkſame Schußentfernung herankommen.

Bis 7. 11. im Tätigkeitsgebiet durchſchnittlich Windſtärke 5—6, zeitweiſe orkanartig. Temperaturen 5° bis 10° unter Null. Keine Gefechtstätigkeit möglich, faſt nichts in Sicht.

7. 11. Rückmarſch.

15. 11. Helgoland.

Der Verlust von „U 56", Kaptlt. Hermann Lorenz, Anfang November 1916.

23. 6. 16 in Dienst gestellt, 18. 8. 16 zur Front.

13. 10. zur ersten Handelskriegsunternehmung nach der Murmanküste ausgelaufen. Von dieser Fahrt ist „U 56" nicht zurückgekehrt. Zuverlässigen Nachrichten zufolge hat das Boot jedoch sein Tätigkeitsgebiet erreicht und zwischen dem Nord-Kap und der Murmanküste vier Handelsschiffe versenkt.

23. 10. norwegischen D. „Rensfjell", 781 T, mit Fischladung von Lerwick nach Archangelsk, 25. 10. norwegischen D. „Dag", 963 T, von Archangelsk mit Holz nach England, 26. 10. englischen Regierungsdampfer „Dola", 2494 T, und 1. 11. norwegischen D. „Ivanhoe", 1136 T, mit Holz von Archangelsk nach Hull (Skizze 10 : 25 bis 28).

Nach einer Mitteilung der Historischen Abteilung der englischen Admiralität sichtete ein Geleitzug, der aus dem Varanger Fjord kam, am 2. 11. nahe Vardö ein U-Boot, das nur „U 56" gewesen sein kann. Der russische Zerstörer „Grozovoi" und das bewaffnete Hilfsschiff „Kupara" nahmen das Boot auf größere Entfernung unter Feuer und glauben einen Treffer erzielt zu haben. Aber am 3. 11. ist das U-Boot noch in den Tana Fjord eingelaufen und hat dort die Besatzung des am 1. 11. versenkten norwegischen D. „Ivanhoe" an Land gesetzt.

Seitdem ist nichts mehr von „U 56" gehört worden. Ursache, Ort und Zeit des Verlustes des Bootes sind vollständig ungewiß geblieben.

Ende Oktober gingen zwei U-Boote der III. U-Flottille, „U 49" und „U 50", nach der Biscaya und der Nordwestecke von Spanien, um die Angriffsmöglichkeiten dort festzustellen und die günstigeren Witterungsverhältnisse in den südlichen Breiten auszunutzen. Beide Boote versuchten zum erstenmal, gekaperte Dampfer nach Kreuzerart als Hilfsfahrzeuge zum Bergen der Besatzungen versenkter Handelsschiffe zu verwenden.

Der Gedanke stammte von dem Kommandanten von „U 49", Kaptlt. Hartmann, der in seinem Kriegstagebuch vor dem Auslaufen folgende Vorüberlegung niedergelegt hat:

„Da nach der gestellten Aufgabe beim Handelskrieg nach der Prisenordnung besondere Rücksicht auf die Rettung der Besatzungen zu nehmen war, erschien der bisher übliche Weg des Handelskrieges in der Nähe der feindlichen Küste, abgesehen von der Gegenwirkung, infolge der Jahreszeit weniger aussichtsreich, da viel mit schlechtem Wetter zu rechnen war. Um daher von dem Zufall der Witterung während des Aufenthaltes im Operationsgebiet weniger abhängig zu sein, wurde dieses einmal so umfangreich, als es der Aktionsradius des Bootes erlaubte, ins Auge gefaßt, zweitens wurde ein Arbeiten mit einem Hilfsschiff geplant, das vorübergehend zur Aufnahme

der Besatzungen dienen konnte. Zu diesem Zwecke wurde ein geringer Personalzuschlag an Bord genommen und das Boot, soweit es die Kürze der Zeit erlaubte, mit einigen notwendigsten Hilfsmitteln zur Ausrüstung dieses Kommandos versehen."

„U 49", Kaptlt. Hartmann, 23. 10.—26. 11. 16.

28. 10. westlich der Orkneys dänischen Segler „Ane" angehalten, Teil der Ladung über Bord werfen lassen, da Konterbande. — Funkverbindung mit Kreuzer „Arcona" auf 760 sm.

29. 10. westlich der Hebriden dänischen Fischdampfer „Ragi" angehalten, Fische nach England, mit Prisenkommando besetzt, als Hilfsschiff mitgenommen.

1. 11. südwestlich Irland englischen D. „Seatonia", 3533 T, angehalten und versenkt (XIV. 99). Teil der Besatzung an Bord „U 49" genommen; Prisendampfer während der Verfolgung des Engländers aus Sicht verloren.

2. 11. die englischen Fischdampfer „Kyoto", 282 T, „Harfate Castle", 274 T, und „Caswell", 245 T, versenkt (XIV. 100—102). Prisendampfer, der inzwischen herangekommen ist, ergänzt Kohlen aus den englischen Fischdampfern.

3.—5. 11. vor der Biscaya stürmische See, keine Tätigkeit; Verbindung mit D. „Ragi" wieder verloren.

6. 11. in Sicht der spanischen Küste norwegischen D. „Balto", 3538 T, angehalten; währenddessen Prisendampfer „Ragi" an verabredetem Treffpunkt gefunden. Prisenkommando von „Ragi" zurückgezogen, D. „Ragi" entlassen, dafür den größeren D. „Balto" unter Führung des Lt. z. S. Burghagen als Hilfsschiff eingestellt.

7. 11. amerikanischen D. „Columbian", 8637 T, angehalten. Da das Wetter Bootsverkehr nicht gestattet, Schiff zunächst entlassen. Unmittelbar danach Funkspruch des Amerikaners aufgefangen, der den Standort des U-Boots meldet. Daher Verfolgung aufgenommen, Dampfer nochmals durch Warnungsschüsse angehalten, ihn durch Funkbefehl angewiesen, zu folgen und weitere Benutzung der Funkeinrichtung zu unterlassen.

8. 11. D. „Columbian" versenkt, nachdem Besatzung auf „Balto" eingeschifft (XIV. 103). Am gleichen Tage schwedischen D. „Väring", 2107 T, angehalten; Ladung Kohlen nach Genua; dem Schweden befohlen zu folgen; mit „Balto" und „Väring" nachts westwärts marschiert.

9. 11. Besatzungen von „Balto" und „Columbian" auf „Väring" gegeben, Schmierölvorrat des U-Boots von „Balto" ergänzt, darauf

diesen versenkt[1]) (XIV. 104). D. „Väring" als Begleitschiff mitgenommen. Spanische Küste wieder angesteuert. Unterwegs norwegischen D. „Fordalen", 2896 T, angehalten; Ladung Kohlen nach Genua; versenkt[1]) (XIV. 105). Besatzung, ebenso wie die des nächsten Schiffes, auf das Hilfsfahrzeug.

10. 11. norwegischen D. „Camma", 794 T, Ladung Grubenholz nach England, versenkt[1]) (XIV. 106).

11. 11. Feuergefecht mit bewaffnetem englischen Dampfer, der mit überlegener Geschwindigkeit aus dem Schußbereich des U-Boots läuft. Darauf griechischen D. „Barbara", 2831 T, Baumwolle nach England[1]), und dänischen D. „Ragnar", 2123 T, Kohlen nach Frankreich, versenkt[1]) (XIV. 107, 108).

12. 11. bewaffneten englischen D. „Lady Carrington", 3269 T, ohne Widerstand angehalten und versenkt, ebenso dänischen D. „Therese", 1333 T, mit Kork nach Kirkcaldy[1]) (XIV. 109, 110); beim Anhalten eines anderen bewaffneten Dampfers entsteht Feuergefecht, dem sich „U 49" durch Tauchen entzieht.

15. 11. etwa 200 sm westlich Ouessant englischen D. „Lorca", 4129 T, und französischen Segler „Briantais", 255 T, versenkt (XIV. 111 und 111 a).

16. 11. Rückmarsch ohne Ereignisse.

Mit dem Prisendampfer „Väring" war „U 49" seit dem 11. 11. an den vereinbarten Treffpunkten nicht zusammengetroffen. Lt. z. S. Burghagen hatte am 10. 11. die Besatzungen der versenkten Dampfer an der spanischen Küste nahe Kap Finisterre an Land gesetzt und war dann auf der Suche nach „U 49" am 12. 11. „U 50" begegnet, mit dem weiteres Zusammenarbeiten folgte.

„U 50", Kaptlt. Berger, 27. 10.—23. 11. 16.

4.—14. 11. Aufenthalt in der Biscaya. In den ersten fünf Tagen dort schlechtes Wetter.

9. 11. Verfolgungsgefecht mit bewaffnetem, an Geschwindigkeit überlegenem englischen Dampfer; wegen Dünung abgebrochen.

10. 11. morgens bei Dunkelheit ↑-Angriff auf Dampfer, der für Hilfskreuzer gehalten wurde, da vollständig abgeblendet. Torpedotreffer. Nach Absetzen der Rettungsboote Schiff durch Torpedofangschuß versenkt. Englischer D. „Bogota", 4577 T (XIV. 114).

---

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

11. 11. englischen D. „Sarah Radcliffe", 3333 T, angehalten und versenkt, mit Kohlen nach dem Mittelmeer (XIV. 115). Danach anderen Dampfer anzuhalten gesucht, der nach Warnungsschüssen Feuer eröffnet. In dem sich entspinnenden Gefecht, nach dessen Beginn der unbekannte Dampfer die englische Flagge setzt, erhält dieser durch das von dem Wachoffizier, Oblt. z. S. Cranz, sicher geleitete Feuer des U-Boots mehrere Treffer, stoppt darauf und setzt Boote aus. Englischer D. „Marazan", 3486 T; durch Torpedofangschuß und Granaten versenkt (XIV. 116); ferner noch am 11. 11. norwegischen D. „Lökken", 1954 T, mit Kohlen von England nach Algier, gemäß Prisenordnung versenkt[1]) (XIV. 117); ebenso am 12. 11. italienischen D. „S. Giovanni", 1260 T, sowie die griechischen D. „Stylinai Bebis", 3603 T[1]), und „Joannes", 3826 T[1]), mit Mais und Weizen von Südamerika nach England (XIV. 118—120). Um die Besatzungen der letzteren drei Dampfer unterzubringen, hielt „U 50" den in Sicht kommenden schwedischen D. „Väring" an, auf dem sich das Prisenkommando von „U 49" befand. „U 50" nahm das Personal von „U 49" zu sich an Bord, entließ den D. „Väring" nach Lissabon und trat darauf den Rückmarsch nach Norden an; entsprechende Funkmeldung an Kreuzer „Arcona" auf der Ems; Luftlinie 740 sm.

13. 11. italienischen D. „Lela", 2987 T, mit Kohlen von England nach Italien, versenkt (XIV. 121). Dann norwegischen D. „Older", 2202 T, angehalten; Kohlen von Cardiff nach Gibraltar. Dampfer durch Prisenkommando unter Führung des Lt. z. S. Burghagen von „U 49" besetzt, in der Absicht, das Schiff nach der Heimat folgen zu lassen und unterwegs wieder als Hilfsschiff zu benutzen. Bis St. Kilda werden vier Treffpunkte festgelegt.

14. 11. englischen Fischdampfer „Hatsuse", 282 T, versenkt (XIV. 122).

16. 11. in Höhe Südspitze der Hebriden orkanartiger Sturm. U-Boot und Prisendampfer verlieren sich, beigedreht treibend, aus Sicht. Signalverbindung, um neuen Treffpunkt zu vereinbaren, ist nicht mehr möglich. Nachdem „U 50" die Nacht 16./17. 11. in 30 m Tiefe verbracht hatte, ist D. „Older" am 17. 11. morgens aus Sicht und muß seinem Schicksal überlassen werden. Immer noch Windstärke 10—11. Am 20. 11. erreicht „U 50" die Nordspitze der Shetlands, am 23. die Ems.

Der Prisendampfer „Older" wurde am 18. 11. westlich der Hebriden von dem englischen Hilfskreuzer „Otway" angehalten und nach Stornoway aufgebracht. Die Prisenbesatzung geriet so in englische Gefangenschaft.

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

In seinem Schlußbericht machte der Kommandant von „U 50" folgende anschauliche Bemerkungen über seine Unternehmung:

„Sehr beschwerliche, langwierige Ausreise, sehr kurzes, sehr erfolgreiches Arbeiten im Tätigkeitsgebiet und wiederum langwierige, schwierige Heimreise. Der Handelskrieg in der Biscaya bei gutem Wetter bot beim Fehlen jeder Gegenwirkung die glänzendsten Möglichkeiten. Wäre die Sichtigkeit besser gewesen, hätte der Erfolg noch größer sein können. Die angetroffenen Dampfer waren größtenteils nicht mit Funkeinrichtung versehen, so daß „U 50" kaum gemeldet wurde. Die Folge war das Ausbleiben einer Gegenwirkung, die allerdings mitten in der Biscaya auch schwer einzurichten wäre . . . Die Sicherstellung der Rettung der Schiffsbesatzungen ist bei gutem Wetter in dieser Gegend durch den regen Dampferverkehr gewährleistet . . . Überhaupt haben die Beschränkungen des Handelskriegs diese Unternehmung nicht störend beeinflußt . . . Ausschlaggebend für den Erfolg ist weit vor allem anderen das Wetter. Von den 12 Tagen der Ausreise waren 10 Tage mit Windstärke 7 und mehr, davon 4 Tage mit Windstärke 10. Vom 9. bis 12. 11. waren 4 Tage mit leidlichem Wetter im Tätigkeitsgebiet. Unter den 11 Tagen der Heimreise waren 7 Tage mit Windstärke 7 und mehr, darunter 4 Tage mit Windstärke 10.

Es wäre deshalb nur zu begrüßen, wenn es gelänge, den großen U-Booten den Weg durch den Englischen Kanal zur Verfügung zu stellen, denn bei den hier in Betracht kommenden Entfernungen läßt sich die Wetterlage sicherlich berücksichtigen, und bei einer so erheblichen Verkürzung des Hin- und Rückmarsches würden die Menschenkräfte und Vorräte frei, um im Tätigkeitsgebiet längere Zeit auf geeignetes Wetter warten oder Gebiete mit besseren Wetterverhältnissen aufsuchen zu können. Jetzt verschlingt die längere anstrengende Fahrt um die Shetlands durch Gebiete ohne nennenswerte Betätigungsmöglichkeit zu viel von der Leistungsfähigkeit der Boote.

Die Benutzung von Prisendampfern zum Bergen der Besatzungen versenkter Schiffe ist in Seegebieten ohne viel Bewachung sehr nützlich."

Gesamtversenkungsergebnis der beiden Unternehmungen von „U 49" und „U 50" zusammen 19 feindliche und neutrale Handelsschiffe, 58 364 T.

Im Vergleich dazu das Ergebnis der sechs am 13./14. 10. begonnenen Unternehmungen südlich Irland, zusammen 14 Handelsschiffe, 46 827 T.

Ende Oktober/Anfang November führten die neu zur Front getretenen Boote „U 58", Kaptlt. Wippern, „U 30", Kaptlt. Grünert, und „U 81", Kaptlt. Raimund Weisbach, kurze Handelskriegsfahrten in der Nordsee aus, die zur Kriegsausbildung der Kommandanten und Besatzungen dienen sollten[1]). Dabei versenkten „U 58" am 27. 10. die schwedische Schonerbark „Ellen", 140 T[2]), mit Grubenholz nach Eng-

[1]) „U 58", 9. 8. 16 in Dienst, 16. 10. 16 zur II. U-Flottille; „U 30", 16. 4. 16 in Dienst, 5. 10. 16 zur IV. U-Flottille; „U 81", 22. 8. 16 in Dienst, 18. 10. 16 zur IV. U-Flottille.

[2]) Durch Prisengericht bestätigt.

land (XIV. 47), „U 30" am 26. 10. den norwegischen D. „Lysland", 1745 T[1]), mit Eisenerz nach England (XIV. 48), und am 1. 11. den englischen D. „Brierly Hill", 1168 T (XIV. 98). „U 81" hielt am 6. 11. den norwegischen D. „Corvus", 570 T, an und ließ einen Teil der Ladung, für Rußland bestimmte Baumwolle von England nach Narvik, über Bord werfen.

„U 30" hatte auf seiner Fahrt am 2. 11. an der norwegischen Küste eine schwere Störung beider Dieselmaschinen, traf dann am 3. 11. das von seiner letzten Unternehmung zurückkehrende „U 20" und geriet, wie schon beschrieben, auf dem gemeinsamen Rückmarsch am 4. 11. abends im Nebel an der dänischen Küste bei Bovbjerg auf Grund. „U 30" gelang es, durch Gewichtserleichterungen freizukommen. Am 5./6. 11. wurde das U-Boot von dem Torpedoboot „G 111" nach Wilhelmshaven zurückgeschleppt.

Zwischen Ende Oktober und Mitte Dezember wurden einige U-Boote der Flotte in den Dienst der Hilfskreuzer „Möwe" und „Wolf" gestellt[2]), „U 24", Kaptlt. Remy, 20. 10.—4. 11. und 30. 11.—14. 12., „U 58", Kaptlt. Wippern, 22. 11.—11. 12., „U 66", Kaptlt. v. Bothmer, 30. 11.—16. 12. Aufgabe der Boote war, auf dem beabsichtigten Auslaufwege der Hilfskreuzer im Skagerrak, an der norwegischen Küste sowie nach den Färöer und Island hin aufzuklären. Daneben sollten die U-Boote Handelskrieg führen. Die Erfolge im Handelskrieg konnten dabei nur gering sein, da der Dienst der Boote zum Teil dem anderen Zweck galt und da die genannten Gewässer im allgemeinen wenig Angriffsgelegenheit boten.

„U 24" versenkte am 30. 10. südöstlich von Island den englischen Fischdampfer „Nellie Bruce", 79 T[3]), und am 10. 12. in der Höhe von Stavanger den norwegischen D. „Agder", 305 T[1]), mit Lebensmitteln nach England (XV. 12),

„U 58" am 4. 12. an der Südspitze von Norwegen die schwedische Bark „Senta", 1024 T[1]) (XV. 3), und am 5. 12. den norwegischen D. „Stettin", 412 T, mit Lebensmitteln und Holz nach England (XV. 4),

„U 66" am 11. 2. norwegischen D. „Björ", 1090 T[4]), mit Stahl und Eisen, sowie schwedischen Schoner „Palander", 311 T[1]), mit Grubenholz nach England (XV. 13, 14).

---

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

[2]) „Möwe" ging am 22. 11. 16, „Wolf" am 30. 11. 16 von Kiel in See.

[3]) Der Versenkungsort des Fischdampfers „Nellie Bruce" ist in Karte XIV nicht verzeichnet; es ist davon abgesehen worden, die Karte so weit auszudehnen.

[4]) Ein Teil der Ladung wurde ersetzt.

43 neutrale Handelsschiffe waren sonst noch von den drei U-Booten untersucht und nach ordnungsmäßigem Befund entlassen worden, ein Zeichen, wie wenig die Verwendung der U-Boote in der Nordsee zu der Handelskriegführung gegen England beitrug.

Auch die folgenden drei Unternehmungen, die sich gegen die nach Rußland bestimmten Transporte im Norden richteten, hatten fast keinen Ertrag. Obwohl schon die letzte Fahrt von „U 54" Ende Oktober/Anfang November wegen der fortgeschrittenen Jahreszeit ergebnislos verlaufen war, wurde jetzt nochmals ein größerer Vorstoß unternommen in dem Gedanken, daß die zahlreichen, in Archangelsk liegenden Dampfer durch das Auftreten von U-Booten im Nördlichen Eismeer sich vom Auslaufen abhalten lassen und auf diese Weise im Eis eingeschlossen würden. Eine wertvolle Menge von Handelsschiffen wäre dann für Monate dem feindlichen Verkehr entzogen gewesen.

„U 67", Kaptlt. Nieland, 21. 11.—18. 12. 16.

26.—29. 11. vor dem Vest-Fjord; nur Küstenverkehr.

2. 12. nördlich des Nord-Kaps morgens bei Dunkelheit zwei ↑-Torpedofehlschüsse auf abgeblendeten Dampfer, der für Hilfskreuzer gehalten wird; er entkommt dem verfolgenden U-Boot mit hoher Geschwindigkeit, trotzdem ihn „U 67", das schon mit 10,5 cm-Geschütz versehen ist, unter Feuer nimmt.

An den folgenden Tagen schlechtes Wetter, heftige Schneeböen, Waffengebrauch fast dauernd ausgeschlossen.

8. 12. an der Murmanküste abends im Mondschein ↑-Torpedofehlschuß auf verdächtigen, abgeblendeten Dampfer. Als er nach Warnungsschuß nicht stoppt, Feuer eröffnet. Um Treffer zu erzielen, muß auf 30 hm herangegangen werden. Erst nach dem 5. Treffer erwidert der Dampfer das Feuer in schneller Schußfolge. Kaptlt. Nieland vermutet, eine U-Bootsfalle vor sich zu haben, welche das Näherkommen des Boots abgewartet hat. „U 67" taucht, da die Aufschläge bald dicht am U-Boot liegen. Nach späterer Feststellung ist es das englische Q-Schiff „Intaba" gewesen, welches eigens in jene nördlichen Gegenden gesandt worden war, nachdem sich die U-Boote dort im Oktober störend bemerkbar gemacht hatten.

10. 12. infolge weiterer Verschlechterung des Wetters Rückmarsch nach dem Vest-Fjord. Dort wiederum keine Angriffsziele getroffen. Daher Heimweg angetreten.

Aus dem Bericht des Kommandanten:

„Eine U-Bootsunternehmung gegen die durch das Nördliche Eismeer nach russischen Häfen gehenden Transporte erscheint zu dieser Jahreszeit hoffnungslos. Schlechtes Wetter ist Normalzustand. Aber selbst bei besserer Witterung wären die Aussichten auf Erfolg in dieser Breite nur verschwindend gering, weil die Dämmerung nur etwa drei Stunden des Tages dauert und sonst völlige Dunkelheit herrscht. Selbst in der Dämmerung ist die Sichtweite zu gering. Mond und Sterne bleiben während des ganzen Tages sichtbar. Bei der niedrigen Temperatur erstarren die Geschützmannschaften in kürzester Zeit. Vereisung machte sich, abgesehen vom Geschütz, nicht störend bemerkbar. Die Leistungsfähigkeit des Wachpersonals wurde bis zur Höchstgrenze beansprucht."

„U 83", Kaptlt. Hoppe, 30. 11.—18. 12. 16.

6. 9. 16 in Dienst gestellt; 31. 10. 16 zur IV. U-Flottille.

Auf dem Marsche nach Norden Aufklärung für Hilfskreuzer „Wolf".

8.—12. 12. vor dem Vest-Fjord keinen Verkehr nach Narvik beobachtet.

13. 12. südlich des Vest-Fjord gekreuzt, 14./16. 12. in Höhe von Bergen, einen norwegischen Dampfer untersucht, entlassen.

17. 12. schwedischen Schoner „N i o r d", 123 T, mit Grubenholz nach England, versenkt (XV. 38).

Sonst keine Ereignisse.

Funkempfang des Zeitungsdienstes der Großstation Nauen bis auf 1050 sm.

„U 81", Kaptlt. Raimund Weisbach, 30. 11.—21. 12. 16.

1. 12. auf dem Marsch nordwärts in der Nordsee schwedischen D. „D o u g l a s", 1177 T[1]), mit Teer, Ammoniak und Stückgut von England nach Norwegen, versenkt (XV. 1).

5. 12. nach Beendigung einer befohlenen Aufklärungstätigkeit für Hilfskreuzer „Wolf" von der norwegischen Küste aus die Färöer und später Island angesteuert, um die dort nach Narvik und Archangelsk vorbeiführende Dampferstraße zu beobachten. Bis 12. 12. keinerlei Angriffsziele gesichtet. Im allgemeinen so schlechtes Wetter, daß weder das Geschütz bedient werden noch Bootsverkehr stattfinden kann. Ebensowenig wären Tiefensteuerung des U-Boots und Tiefenlauf der Torpedos gewährleistet gewesen. Bei Island ferner starke Vereisung des Boots.

12. 12. Rückmarsch im Hinblick auf den Brennstoffvorrat.

---

[1]) Schiff und Hauptteil der Ladung wurden ersetzt.

13. 12. feindlicher Hilfskreuzer in Sicht. Keine Angriffsmöglichkeit, weil U-Boot nicht auf Sehrohrtiefe zu halten ist.

19. 12. in der Nordsee norwegischen D. „Nystrand", 1401 T[1]), mit Grubenholz nach England, versenkt (XV. 2), Besatzung an Bord genommen und an Lotsendampfer vor Lister Tief abgegeben.

Unterwegs im ganzen 10 neutrale Handelsschiffe angehalten und entlassen.

Kommandant berichtet:

„Aufenthalt bei den Färöer und auf der Linie nach Island neun Tage. Außer einem holländischen Dampfer, der wegen schwerer See nicht angehalten werden konnte, und dem erwähnten Hilfskreuzer nichts gesichtet. Selbst wenn aber regerer Verkehr getroffen worden wäre, würde das Ergebnis nicht viel besser gewesen sein, da von den neun Tagen nur an einem das Wetter günstiger war und den Gebrauch von Geschütz und Torpedo erlaubt hätte. Sonst fortgesetzt so schwere See oder so gewaltige Dünung, daß ein Arbeiten nach Prisenordnung ausgeschlossen gewesen wäre."

Zu derselben Zeit, Ende November bis Mitte Dezember, fanden je eine Handelskriegsfahrt zur Vorbereitung von drei weiteren, neu zur Front getretenen U-Booten in der Nordsee statt, „U 59", Kaptlt. Frhr. v. Fircks, „U 82", Kaptlt. Adam, und „U 84", Kaptlt. Roehr[2]).

Dabei wurden nach Prisenordnung versenkt:

von „U 59" am 7. und 8. 12. die schwedischen Schoner „August", 341 T[1]), und „Harry", 81 T[3]), mit Grubenholz nach England (XV. 10, 11),

von „U 82" am 5. 12. der dänische Segler „Dorit", 242 T[1]), mit Grubenholz nach England, und der norwegische D. „Ella", 879 T[4]), mit Stückgut nach England (XV. 5, 6), am 6. 12. die dänischen Segler „Christine", 196 T[1]), und „Robert", 353 T[1]) (XV. 7, 8), sowie am 10. 12. der dänische Segler „Gerda", 287 T[1]) (XV. 9), sämtlich mit Grubenholz nach England.

„U 84" brachte am 14. 12. den norwegischen D. „Amot", 1362 T[5]), mit Chemikalien nach Frankreich, und am 18. 12. den schwedischen D. „Malcolm", 1200 T[5]), mit Grubenholz nach England, in der Nordsee als Prisen auf.

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

[2]) „U 59", 7. 9. 16 in Dienst, 20. 11. 16 zur II. U-Flottille; „U 82", 17. 9. 16 in Dienst, 21. 11. 16 zur IV. U-Flottille; „U 84", 7. 10. 16 in Dienst, 3. 12. 16 zur IV. U-Flottille.

[3]) Schiff und Ladung wurden ersetzt.

[4]) Ein Teil der Ladung wurde ersetzt.

[5]) Schiff und Ladung wurden eingezogen.

25 andere neutrale Handelsschiffe waren ferner von den drei U-Booten untersucht und entlassen worden.

Von Anfang Dezember ab wurden alle verwendungsbereiten U-Boote der Flotte nach der Westseite von England geschickt. Die Mehrzahl der Boote machte sich die guten Erfahrungen von „U 49" und „U 50" zunutze und suchte den südlichen Teil der Biscaya auf; einige ahmten auch das Arbeiten mit gekaperten Hilfsschiffen nach.

Inzwischen war ferner eine Änderung hinsichtlich der Wahl des Weges der Nordsee-U-Boote eingetreten. Der Führer der U-Boote der Flotte, Fregattenkapitän Bauer, hatte im November bei der U-Flottille Flandern Erhebungen über die Benutzung der Dover-Straße angestellt mit dem Ergebnis, daß jetzt die Bedenken des F. d. U. und der Flotte gegen das Durchfahren dieser Enge fallen gelassen wurden. Ein Befehl, den der F. d. U. am 30. 11. 16 an die unterstellten U-Flottillen erließ, enthielt demgemäß die folgenden Richtlinien:

„Im Interesse der Wirksamkeit der U-Bootskriegführung ist es dringend erwünscht, daß die jetzige Periode ausgenutzt, der Weg um die Shetlands gespart, infolgedessen die Dauer der Unternehmungen nach der Westküste herabgesetzt wird ohne Beeinträchtigung der Tätigkeit im eigentlichen Operationsgebiet; bzw. daß mehr Zeit zur Verfügung steht, um im Operationsgebiet gutes Wetter abzuwarten; daß als weitere Folge die Boote weniger beansprucht werden, kürzere Überholung brauchen und früher zu neuen Unternehmungen gegen den Feind klar sind. Welche Bedeutung diese Folgen im jetzigen Stadium des Krieges haben, liegt auf der Hand.

Es ist ferner von besonderem Wert, wenn jetzt jedes große U-Boot einmal durch den Kanal geht, damit es die dortigen Verhältnisse unter einfachen Verhältnissen kennen lernen und danach auch später bei etwa einsetzender Gegenwirkung unbedenklich die Fahrten wiederholen kann . . .

Sofern also nicht ein Kommandant wegen besonderer Mängel der Tauchanlage oder mit Rücksicht auf ungenügenden Ausbildungsstand seines Bootes Grund hat, die Fahrt nicht verantworten zu können, sprechen augenblicklich keine Bedenken gegen die Benutzung des Kanals, im Gegenteil, die größeren Aussichten auf Erfolg und bessere Ausnutzung der U-Bootswaffe machen diese dringend erwünscht."

„U 46", Kaptlt. Saalwächter, 9. 12. 16—5. 1. 17.

Hinweg nicht durch die Dover-Straße, da neuer Kommandant, sondern um die Orkneys.

14. 12. südlich Irland.

15. 12. zwei Gefechte mit bewaffneten Dampfern; ohne Ergebnis abgebrochen wegen ungünstiger Witterung.

16. 12. Kurs nach der Biscaya. Die dänischen D. „Gerda", 775 T[1]), mit Früchten nach England, und „Chassie Maersk", 1387 T[1]), mit Kohlen nach Portugal, angehalten. Letzteren versenkt (XV. 20), ersteren mit Prisenkommando unter Führung des Lt. z. S. v. Trotha besetzt und als Hilfsschiff ausgerüstet. Danach japanischen D. „Taki Maru", 3208 T, angehalten und versenkt (XV. 21),

17. 12. englischen D. „Bayhall", 3898 T (XV. 22),

19. 12. norwegischen D. „Falk", 948 T[1]), mit Kohlen von Cardiff nach Portugal (XV. 23). Prisendampfer „Gerda" setzte die Besatzungen der versenkten Schiffe an der spanischen Küste an Land und wurde dann gleichfalls versenkt (XV. 24), nachdem sich das Prisenkommando wieder auf „U 46" eingeschifft hatte.

21. 12. Gefecht mit bewaffnetem Dampfer; wegen überlegener Artillerie des Gegners abgebrochen.

23. 12. spanischen D. „Marqués de Urquijo", 2170 T[1]), mit Eisenerz von Bilbao nach England, versenkt (XV. 25). Einen anderen bewaffneten Dampfer anzuhalten gesucht, der Feuer eröffnet. Das im Seegang stark schlingernde U-Boot vermag keine Treffer zu erzielen, läßt daher von dem Gegner ab.

24. 12. französischen Fischdampfer „Goulfar", 259 T, mit Prisenkommando besetzt.

25. 12. französischen Segler „Marie Pierre", 166 T, Grubenholz von Frankreich nach England, in Brand gesteckt (XV. 26).

27. 12. englischen D. „Aislaby", 2692 T, versenkt. Prisendampfer „Goulfar" bringt die aufgenommenen Besatzungen an die nahe spanische Küste und wird dann ebenfalls vernichtet (XV. 27, 28).

Wechselseitiger Funkverkehr mit Kreuzer „Arcona" auf 950 sm.

Am 27. 12. tritt „U 46" wegen einer Beschädigung des Hauptsehrohrs den Rückmarsch an. Wegen dieser Behinderung des Boots kommt der Weg durch die Dover-Straße nicht in Frage. Auf dem Marsch um die Orkneys keine Ereignisse.

„U 70", Kaptlt. Wünsche, 15. 12. 16—12. 1. 17.

Anmarsch durch die Dover-Straße.

Nachts 16./17. 12. durch die Dover-Enge ohne Störung.

17. 12. zwei Tage nach dem Auslaufen aus der Ems in der Mitte des

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

Englischen Kanals englischen D. „Pascal", 5587 T, angehalten und versenkt (XV. 29), Kapitän an Bord genommen,

18. 12. am Westausgang des Kanals französischen Segler „Eugène Gaston", 183 T, englischen D. „Flimston", 5751 T, mit 5340 t Mais von Buenos Aires nach London, und französischen Segler „Hirondelle", 148 T, mit Kohlen von England nach Frankreich (XV. 30—32). Danach Kurs durch die Biscaya auf die Nordwestseite von Spanien.

22. 12. italienischen D. „Avanti", 1723 T, mit Erz von Spanien nach England, versenkt (XV. 33). Norwegischen D. „Thyra", 749 T, angehalten, Kohlen von Cardiff nach Portugal, mit Prisenkommando besetzt; Führer: Vizesteuermann d. Res. Sehnback.

24. 12. englischen Segler „Harry W. Adams", 127 T, versenkt (XV. 34). Besatzung auf Prisendampfer.

25. 12. Feuergefecht mit bewaffnetem Dampfer, der mit hoher Geschwindigkeit entkommt.

26. 12. englischen Segler „Spinaway", 95 T, versenkt (XV. 35),

30. 12. die norwegischen D. „Edda", 1138 T[1]), mit Pyrit von Spanien nach England, und „Borre", 741 T[1]), mit Früchten von Spanien nach England (XV. 36, 37). Prisendampfer „Thyra" ist seit 26. 12. in unsichtigem Wetter aus Sicht verloren und auch bei längerem Suchen unter der spanischen Küste nicht zu finden. Am 31. 12. tritt „U 46" Rückmarsch an.

1. 1. auf dem Wege durch die Biscaya nach Norden bei Windstille und großer Sichtigkeit griechischen D. „Tsiropinas", 3015 T[1]), mit 5000 t Mais von Buenos Aires nach Belfast, und am 2. 1. französisches Vollschiff „Aconcagua", 1313 T, mit Salpeter nach Frankreich, spanischen D. „San Leandro", 1485 T[1]), mit Früchten von Spanien nach England, sowie norwegischen D. „Odda", 1101 T[1]), mit Pyrit nach Frankreich, versenkt (XV. 97—100),

4. 1. russische Bark „Ruby", 949 T (XV. 101), in Höhe der Scillies.

Den Weg durch den Kanal vermied der Kommandant auf dem Rückmarsch, da helle Vollmondnächte bevorstanden und das Boot durch Bunkerleckagen eine starke Ölspur hatte.

9. 1. westlich der Orkneys den für die englische Admiralität mit 2700 t Kohlen von Cardiff nach den Shetlands fahrenden englischen D. „Excellent", 1944 T, angehalten und versenkt (XV. 102).

Der Prisendampfer „Thyra" ist nach längerem vergeblichen Suchen seines U-Boots in den spanischen Hafen Ferrol gebracht worden.

---

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

„U 82", Kaptlt. Adam, 20. 12. 16—18. 1. 17.

Hin- und Rückweg um die Shetlands; neuer Kommandant. Anmarsch durch stürmisches Wetter aufgehalten.

30. 12. Südspitze Irlands erreicht. Vielfach Nebel.

2. 1. vor dem Westausgang des Englischen Kanals französischen D. „Omnium", 8719 T, angehalten und versenkt (XV. 109),

3. 1. dänischen D. „Viking", 761 T[1]), mit Kohlen von England nach Portugal (XV. 110).

4. 1. holländischen D. „Gooiland", 3898 T, untersucht, Teil der Ladung als Konterbande über Bord werfen lassen, italienischen D. „Calabro", 1925 T, versenkt (XV. 111),

5. 1. dänischen D. „Ebro", 1028 T[1]), mit Kohlen nach Italien (XV. 112),

6. 1. englischen D. „Beaufront", 1720 T (XV. 113). Ergebnisloses Feuergefecht mit überlegen bewaffnetem Dampfer.

10.—18. 1. Rückmarsch ohne Zwischenfälle.

„U 48", Kaptlt. Buß, 27. 12. 16—26. 1. 17.

Der Kommandant beschloß, den Hinmarsch um die Shetlands auszuführen, da von Brügge unsichtiges Wetter gemeldet war und das Tiefensteuerpersonal von „U 48" Übung nötig hatte; der Weg durch die Nordsee konnte besser zur Ausbildung benutzt werden.

29. 12. östlich der Orkneys russischen D. „Tuskar", 3043 T, versenkt (XV. 50).

3. 1. Südspitze Irlands, Verfolgungsgefecht mit stark bewaffnetem Dampfer; durch Tauchen ausgewichen, als feindliche Aufschläge nahe lagen.

5. 1. in der Biscaya nördlich Finisterre Dampfer durch Warnungsschuß anzuhalten gesucht. Er dreht ab, beginnt aus Heckgeschütz zu feuern; Verfolgung aufgenommen. Wie aus den Funk-Hilferufen zu entnehmen, ist es der französische D. „Ville du Havre", 2694 T, der Kurs auf die französische Küste hatte, dann aber während der Flucht nach Westen abdrehte. Im Laufe fünfstündiger Verfolgung vermag „U 48" auf durchschnittlich 70 hm in hoher Dünung keine wirksamen Treffer zu erzielen. Daher bricht der Kommandant das Gefecht ab, geht unter Wasser und folgt dem Schiff in der Annahme, daß es seinen Kurs nach Frankreich wieder aufnehmen wird. Bei Einbruch der Dunkelheit aufgetaucht, Verfolgung

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

über Wasser mit höchster Fahrt fortgesetzt, um möglicherweise nachts zum Torpedoschuß heranzukommen. Auf ein abgeblendetes Fahrzeug, welches „U 48" in den Weg kommt, Torpedofehlschuß.

6. 1. morgens bei Dunkelheit; der Franzose wird wieder gesichtet und eingeholt, so daß ↓-Angriff in heller Nacht möglich erscheint. Ein Doppelschuß geht aber unter diesen schwierigen Umständen fehl. Kaptlt. Buß läßt nicht locker, läuft von neuem über Wasser in vorliche Stellung, und es gelingt ihm schließlich, in nochmaligem ↓-Anlauf, als der Morgen dämmert, nach 15stündigem Jagen einen Torpedotreffer anzubringen, nachdem der französische Dampfer bereits fünf Stunden vorher die Funkmeldung abgegeben hatte: „Bin gerettet!" Der Treffer brachte die „Ville du Havre" zum Sinken (XV. 114).

6. 1. nachmittags bewaffneten französischen D. „Alphonse Conseil", 1591 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt (XV. 115). Der Angriff entsprach in dieser Weise nicht dem Befehl, da auch bewaffnete Schiffe, wenn sie nicht Widerstand leisteten, nicht ohne Warnung versenkt werden sollten. „U 48" nahm die Rettungsboote in Schlepp und gab sie am nächsten Tage an einen norwegischen Dampfer ab.

7. 1. norwegischen D. „Borgholm", 1719 T[1]), mit 3000 t Kohlen von Cardiff nach Gibraltar, und griechischen D. „Evangelos", 3773 T[1]), mit Wein und Pflanzenfaser von Algier nach Dünkirchen, gemäß Prisenordnung versenkt (XV. 116, 117).

8. 1. norwegischen D. „Tholma", 1896 T, Ladung Kohlen nach Italien, durch Prisenkommando besetzt und als Begleitschiff mitgenommen.

10. 1. Besatzung des D. „Tholma" an anderen Norweger abgegeben, ersteren versenkt[1]) (XV. 118), ebenso

12. 1. in Nähe der spanischen Küste französischen Segler „Emeraude", 183 T, und norwegischen D. „Westfold", 1883 T[1]), mit Kohlen von England nach Frankreich (XV. 119, 120).

14. 1. einen Dampfer vom U-Boot unter Wasser beobachtet; er eröffnet Feuer auf das Sehrohr. Da „U 48" nicht in günstiger Stellung für Torpedoschuß, taucht es auf und greift das Schiff mit Geschütz an. In dem Gefecht auf 70 hm erhält der Dampfer mehrere Treffer und stellt nach etwa 100 Schuß das Feuer ein, nachdem er, wie sich herausstellte, seine Munition verschossen hatte. Schiff wird von der Besatzung verlassen. Französischer D. „Sydney", 2695 T, versenkt (XV. 121). Kapitän und zwei Kanoniere

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

der französischen Marine gefangengenommen, das Geschütz mit allem Zubehör erbeutet.

15. 1. Rückmarsch angetreten.

16. 1. norwegischen D. „Esperanca", 4428 T[1]), leer von Italien nach England, versenkt (XV. 122). Besatzung in Stärke von 32 Köpfen an Bord des U-Boots genommen und am 18. 1. an anderen neutralen Dampfer abgegeben. Der Norweger war vernichtet worden, da er ausweislich der Schiffspapiere seine letzten Fahrten mit Konterbande von England nach Italien ausgeführt hatte.

19. 1. in Höhe Südküste Irlands bewaffneten englischen D. „Mailsea Court", 3295 T, der von einem Kreuzer geleitet wurde, durch ↓-Torpedoschuß versenkt (XV. 123).

Wegen lecker Ölbunker Rückweg um die Shetlands.

„U 44", Kaptlt. Wagenführ, 1.—25. 1. 17.

Die Unternehmung kam nur beschränkt zur Durchführung, da am 9. 1. in der Biscaya die Backbord-Schraubenwelle des Boots brach. Der Kommandant beschloß, sich trotzdem bei günstigem Wetter zu betätigen, als aber am 13. 1. auch die Steuerbord-Ölmaschine eine Störung erlitt, brach er die Unternehmung ab.

16. 1. Auf dem Rückweg in Höhe des Englischen Kanals englischen D. „Baron Sempill", 1607 T, versenkt (XV. 137).

23. 1. in der Nordsee die englischen Fischdampfer „Agnes", 125 T, „Vera", 150 T, und „George E. Benson", 155 T, als Prisen aufgebracht.

Hin- und Rückmarsch um die Orkneys.

„U 84", Kaptlt. Roehr, 1.—25. 1. 17.

Hin- und Rückmarsch um die Orkneys; neuer Kommandant und neues Boot.

9. 1. Südspitze Irlands; Dampfer durch Warnungsschuß anzuhalten gesucht. Schiff stoppt nicht, ruft durch Funksprüche um Hilfe. Daher unter Feuer genommen. Nach erstem Treffer stoppt Dampfer und wird verlassen. Torpedofangschuß, der trifft, aber das Schiff nicht zum Sinken bringt. Ein herbeikommender Zerstörer hindert „U 84" an weiterem Angriff. Englischer D. „Alexandrian", 4467 T, ist an der irischen Küste auf Strand gesetzt worden.

---

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

9.—20. 1. Aufenthalt vor dem Südeingang der Irischen See.

10. 1. norwegischen D. „Bergenhus", 3606 T[1]), mit Kohlen nach Italien, versenkt (XV. 124). Ein Gefecht mit anderem bewaffneten Dampfer wegen beginnender Dunkelheit abgebrochen.

12. 1. englischen D. „Auchencrag", 3916 T, mit 6700 t Weizen von Südamerika nach Frankreich, gemäß Prisenordnung versenkt (XV. 125); Besatzung von 31 Köpfen wegen Seegangs auf das U-Boot genommen und am folgenden Tage an norwegischen D. „Morild I", 1350 T, abgegeben, dessen Ladung, Grubenholz und Wein von Portugal nach England, über Bord geworfen wurde.

15. 1. dänischen D. „Omsk", 1574 T[1]), mit Kohlen und Fischen von England nach Italien, und englisches Vollschiff „Kinpurney", 1944 T, versenkt (XV. 126, 127),

20. 1. bewaffneten englischen D. „Bulgarian", 2515 T, durch ↓-Torpedoschuß, und englischen D. „Neuquen", 3583 T, mit 6500 t Weizen von Südamerika nach England, nach Anhalten (XV. 128, 129).

Auf dem Rückmarsch keine Ereignisse.

Am 11. 1. hatte „U 84" einen Funkbefehl der Station Brügge aufgefangen:

„Einwandfrei als bewaffnet erkannte Frachtschiffe dürfen ohne Warnung abgeschossen werden."

Damit hatte es folgende Bewandtnis:

Der Kaiserliche Befehl vom 6. 10. 16 schrieb ganz allgemein die Kriegführung nach der Prisenordnung vor. Auch für die Behandlung bewaffneter Handelsschiffe war keine Ausnahme gemacht, nur wurde am 17. 10. 16 zugestanden, daß gegen bewaffnete Dampfer, die beim Anhalten Feuer eröffnen, sofort, noch vor dem Ausbooten ihrer Besatzung, die Torpedowaffe verwendet werden dürfte. Jeden anderen Sonderbefehl bezüglich bewaffneter Handelsschiffe verbot in den englischen Gewässern das politische Interesse. Es sollte vermieden werden, daß infolge einer Verwechslung ein unbewaffnetes oder ein Passagierschiff warnungslos vernichtet würde. Am 24. 10. 16 erteilte der Chef des Admiralstabs die Ermächtigung an die U-Boote, bewaffnete Tankdampfer ohne Warnung anzugreifen, da deren Äußeres von Passagierdampfern deutlich genug unterschieden werden kann, eine Maßregel, die jedoch am 2. 12. 16 auf Anordnung des Kaisers wieder

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

aufgehoben wurde, nachdem die irrtümlich warnungslos erfolgte Versenkung der englischen Dampfer „Marina" und „Arabia[1])" unerwünschte Auseinandersetzungen mit der amerikanischen Regierung herbeigeführt hatte.

Schließlich, als am 9. 1. 17 der endgültige Entschluß gefaßt wurde, mit dem 1. 2. den uneingeschränkten U-Bootskrieg zu eröffnen, und damit die politischen Rücksichten bereits begannen zurückzutreten, gab der Chef des Admiralstabs mit der Zustimmung des Kaisers das warnungslose Angreifen der einwandfrei als bewaffnet erkannten Frachtdampfer frei. Der betreffende Befehl wurde vom 11. 1. 17 ab von den Funkstationen Nauen und Brügge an alle in See befindlichen U-Boote gesandt.

„U 84" hatte am 20. 1. bei der Begegnung mit dem englischen Dampfer „Bulgarian" schon danach verfahren.

„U 59", Kaptlt. Frhr. v. Fircks, 5. 1—3. 2. 17.

Hinweg durch die Dover-Straße. Nachts 7./8. 1. die Dover-Enge ohne Zwischenfall durchfahren.

13. 1. in Nähe der Nordwestecke von Spanien norwegischen D. „Solvang", 2970 T[2]), mit Eisenerz nach England, versenkt (XV. 133),

16. 1. französische Bark „Brenn", 2189 T (XV. 134),

19. 1. norwegischen D. „Gaea", 1002 T, mit Eisenerz nach England[2]) (XV. 135).

21. 1. Rückmarsch, da durch Bunkerleckagen Treibölverluste eingetreten waren. Heimweg nicht durch den Kanal wegen Behinderung der Tauchbereitschaft infolge von Maschinenstörungen.

22. 1. Feuergefecht mit bewaffnetem Dampfer; vom U-Boot abgebrochen, da es im Seegang zu heftige Bewegungen macht.

23. 1. südwestlich Ouessant norwegischen D. „Sardinia", 1501 T[2]), mit Früchten nach England, gemäß Prisenordnung versenkt (XV. 136).

Untersucht und entlassen wurden im ganzen acht Neutrale.

„U 57", Kaptlt. Georg, 9. 1.—7. 2. 17.

Mangelnde Zuverlässigkeit der E-Motoren und die nicht ganz kriegsmäßige Ausbildung des Boots, das zum Teil mit neuem Personal besetzt war, sprachen gegen die Benutzung der Dover-Straße. Hin- und Rückweg wurden durch die Fair-Insel-Durchfahrt zwischen den Orkneys und Shetlands genommen.

---

[1]) Siehe S. 250 und 342.

[2]) Durch Prisengericht bestätigt.

11. 1. in der Nordsee schwedischen D. „Ingeborg" angehalten, feindliche Paketpost über Bord werfen lassen. Am gleichen Tage wurde der Funkbefehl von Brügge aufgefangen, daß bewaffnete Frachtdampfer ohne Warnung angegriffen werden dürften.

17. 1. westlich Irland Torpedofehlschuß auf englischen Kleinen Kreuzer.

18. 1. Südspitze Irlands; englischen D. „Manchester Inventor", 4247 T, angehalten und versenkt (XV. 138). Feindlicher Kreuzer kommt hinzu und wirft eine Wasserbombe. Danach anderen Dampfer anzuhalten gesucht. Dieser stoppt zunächst, nimmt dann Fahrt wieder auf, wird beschossen und eröffnet, als das Boot auf 35 hm heran ist, gut liegendes Feuer aus drei Geschützen. Vermutlich U-Bootsfalle. „U 57" taucht.

19. 1. durch Warnungsschuß größeren Dampfer mit Passagiereinrichtung anzuhalten gesucht, der abdreht und aus schwerem Kaliber Feuer eröffnet. Durch Tauchen ausgewichen. Der gleiche Vorfall wiederholt sich später mit einem Frachtdampfer. Ein ↓-Anlauf führt zu einem Torpedofehlschuß.

20. 1. ↓-Torpedofehlschuß gegen bewaffneten Frachtdampfer.

22. 1. vor dem Westausgang des Englischen Kanals belgischen D. „Euphrates", 2809 T, der bewaffnet zu sein schien, durch ↓-Torpedoschuß versenkt, am gleichen Tage bewaffneten englischen D. „Trevean", 3081 T, der nach kurzem Feuergefecht zum Stoppen gezwungen worden war (XV. 140). Den Kapitän und zwei Mann der Geschützbedienung sowie das Geschütz des Dampfers an Bord des U-Boots genommen. Rettungsboote nach Land zu geschleppt. Darauf portugiesischen Segler „Minho", 500 T, durch Inbrandstecken vernichtet (XV. 141).

22. 1. abends einen flüchtenden bewaffneten Dampfer nach Feuergefecht zum Stoppen veranlaßt. Das Versenken wird in der Dämmerung durch hinzukommenden Bewacher verhindert.

23. 1. italienischen D. „Bisagno", 2252 T, untersucht; Eisenerz von Italien nach England. Wegen Seegangs und da es nicht möglich ist, die 49 Köpfe starke Schiffsbesatzung an Bord des U-Boots zu nehmen, wird vom Versenken vorläufig Abstand genommen und dem Italiener befohlen, dem U-Boot nach der Küste zu folgen.

24. und 25. 1. U-Boot und Dampfer müssen im Sturm beidrehen.

26. 1. bei abflauendem Wind wird holländischer D. „Gaasterland" angehalten und angewiesen, die italienische Besatzung an Bord zu nehmen. Unter Schwierigkeiten gelingt in hoher Dünung das Umschiffen. Sodann italienischen D. „Bisagno" versenkt (XV. 142).

Bis 31. 1. bleibt „U 57" noch südlich Irland. Keine Angriffshandlung, da in dauernd schlechtem Wetter Waffenverwendung ausgeschlossen.

1. 2. Rückmarsch westlich Irland nach Norden begonnen.

„U 43", Kaptlt. Jürst, 11. 1.—13. 2. 17.

Hinmarsch um die Orkneys.

19. 1. in Höhe Südspitze Irland zwei ergebnislose Feuergefechte mit bewaffneten Dampfern.

22. 1. in der Biscaya französisches Vollschiff „Duc d'Aumale", 2188 T, mit Weizen von Südamerika nach Bordeaux, angehalten und versenkt (XV. 147).

23.—30. 1. an der Nordwestecke Spaniens.

23. 1. norwegischen D. „Donstad", 699 T, angehalten, Ladung Pyrit nach Frankreich, mit Prisenkommando besetzt, als Hilfsschiff ausgerüstet. Danach englischen D. „Jevington", 2747 T, der irrtümlich für bewaffnet gehalten wurde, durch ↓-Torpedoschuß versenkt (XV. 148).

27. 1. Prisendampfer „Donstad", gesprengt[1]), da seine Kohlen zur Neige gehen (XV. 149); Besatzung nebst Prisenkommando auf den gleichzeitig angehaltenen norwegischen D. „Fulton", 1034 T, der Befehl erhält, die angesammelten Besatzungen der versenkten Schiffe an der spanischen Küste an Land zu setzen.

28. 1. D. „Fulton" nach Ausführung seines Auftrags versenkt[1]), Ladung Pyrit von Spanien nach Frankreich (XV. 150). Danach portugiesischen D. „Foz do Douro", 1677 T, mit Grubenholz nach England, durch Sprengen vernichtet (XV. 151).

30. 1. Kurs auf Ouessant.

31. 1. norwegischen D. „Rigel", 2671 T[1]), Kohlen nach Portugal, gesprengt (XV. 152), Besatzung an Bord des U-Boots genommen. Dann italienischen D. „Famiglia", 2942 T, Ladung Kohlen von England nach Italien, mit Prisenkommando besetzt und als Begleitschiff mitgenommen.

Vom 5. 2. ab verlor „U 43" die Verbindung mit dem Prisendampfer. Dieser hat dann offenbar versucht, mit seinem reichlichen Kohlenvorrat auf dem Weg um Schottland in die Nordsee zu gelangen, ist aber am 9. 2. westlich der Hebriden von dem englischen Hilfskreuzer „Moldavia" angehalten und durch das Prisenkommando von „U 43", welches dabei in Gefangenschaft geriet, versenkt worden.

---

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

Die Beschreibung des weiteren Verlaufs der Fahrt von „U 43" wird mit dem 31. 1. abgebrochen. Die Ereignisse vom 1. 2. ab werden in dem später folgenden Band des Archiv-Werkes behandelt werden.

„U 45", Kaptlt. Sittenfeld, 14. 1.—12. 2. 17.

Anmarsch um die Shetlands.

21. 1. nördlich Irland die englischen Fischdampfer „Star of the Sea", 197 T, „Lucy", 280 T, und „Gladys", 275 T, versenkt (XV. 143—145).

22. 1. holländischen D. „Gaasterland" untersucht; er befindet sich mit englischem Prisenkommando auf dem Wege nach Falmouth. Der englische Prisenoffizier wird als Gefangener auf „U 45" genommen, der Holländer entlassen. D. „Gaasterland" hatte dann am 26. 1. die bereits beschriebene Begegnung mit „U 57".

26. 1. südwestlich Irland englischen D. „Tabasco", 2987 T, angehalten und versenkt (XV. 146). Dann Torpedofehlschuß auf einen bewaffneten Dampfer und später ergebnisloses Feuergefecht mit einem dritten Dampfer.

29. 1. Tätigkeit des Boots über Wasser durch schwere See verhindert.

31. 1. amerikanischen D. „Westways", 5275 T, angehalten und entlassen, nachdem Schmieröl von ihm ergänzt worden war.

Bericht über die Unternehmung wird mit Ende Januar abgebrochen.

„U 53", Kaptlt. Rose, 20. 1.—10. 2. 17.

Nachts 21./22. 1. durch die Dover-Straße ohne Störung.

22. 1. in der Mitte des Englischen Kanals französischen Segler „Anna", 154 T, angehalten und versenkt (XV. 153).

23. 1.—6. 2. zwischen den Scillies und Ouessant.

23. 1. morgens bei Dunkelheit ↑-Angriff auf Dampfer, der für bewaffnet gehalten wurde. Ein Fehlschuß, ein Torpedotreffer. Sinken konnte nicht beobachtet werden, da mehrere Bewacher das Boot abdrängten. Spätere Ermittlungen haben ergeben, daß es der holländische D. „Zeta", 3053 T[2]), war, der gesunken ist (XV. 154).

28. 1. nach einigen Schlechtwettertagen wieder Angriffstätigkeit; spanischen D. „Nueva Montaña", 2039 T[1]), gemäß Prisenordnung versenkt (XV. 155), ebenso am 29. 1. spanischen D. „Algorta", 2116 T[1]),

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.
[2]) Schiff und Ladung wurden ersetzt.

beide mit Eisenerz nach England, und am 31. 1. norwegischen D. „Hekla", 523 T[1]), mit Grubenholz nach England (XV. 156, 157). Danach am 31. 1. mit bewaffnetem Dampfer Feuergefecht, das wegen Dunkelheit abgebrochen werden muß.

Hier vorläufiger Schluß des Berichts.

„U 55", Kapitl. Werner, 20. 1.—11. 2. 17.

Nachts 21./22. 1. durch die Dover-Straße.

22. 1. in der Mitte des Englischen Kanals englischen Fischkutter „Ethel", 23 T, versenkt (XV. 158).

23. 1. morgens in Dunkelheit bei den Scillies unbekannten Dampfer, der bewaffnet schien, durch ↑-Torpedoschuß versenkt. Spätere Nachrichten lassen den Schluß zu, daß es der holländische D. „Salland", 3657 T, gewesen ist (XV. 159). 23. 1. abends russischen Schoner „Eden", 124 T, versenkt (XV. 160).

24.—26. 1. infolge stürmischen Wetters Waffenverwendung ausgeschlossen.

27. 1. im Bristol-Kanal bewaffneten englischen D. „Artist", 3570 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt (XV. 161),

30. 1. die englischen Fischkutter „W. A. H.", „Merit", „Wetherill", „Helena and Samuel", „Eunonymus", „Trevone", 39—59 T, und belgischen Fischdampfer „Marcelle", 219 T (XV. 162—168),

31. 1. französischen Schoner „St. Léon", 230 T, nach Anhalten und bewaffneten englischen D. „Dundee", 2278 T, durch ↓-Torpedoschuß. Gegen Abend des 31. 1. versenkte „U 55" noch einen unbekannten Schoner, den der Kommandant als Engländer ansprach, dessen Nationalität und Name aber nicht genau festgestellt werden konnte; geschätzte Größe 80 T (XV. 169—171).

Vorläufiger Schluß des Berichts.

„U 67", Kapitl. Nieland, 23. 1.—25. 2. 17.

24. 1. abends durch die Dover-Enge.

28. 1. in der Biscaya dänischen D. „Daisy", 1227 T[2]), mit Heu von Frankreich nach England (XV. 182), und

---

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

[2]) Schiff und Ladung wurden ersetzt.

29. 1. spanischen D. „Punta Teno", 1042 T[1]), mit Lebensmitteln nach Bordeaux, angehalten und versenkt (XV. 183).

30./31. 1. keinen Verkehr beobachtet.

Schluß des Berichts.

Ferner gingen am 29. 1. noch „U 81", Kaptlt. Raimund Weisbach, und „U 54", Kaptlt. Frhr. v. Bothmer, nach der Westseite von England in See. Beide Boote passierten am 30. 1. abends Dover—Calais. Während „U 81" ohne Hindernis durch die Enge gelangte, geriet „U 54" in Unterwasserfahrt in ein Netz. Durch Fluten konnte der Kommandant das Boot auf den Grund sinken lassen, wobei das Netz zerriß.

Bis Ende des Monats ist keine Angriffshandlung der beiden U-Boote zu verzeichnen.

In der Nordsee führten Ende Januar schließlich zwei neu zur Front getretene U-Boote, „U 60" und „U 85"[2]), je eine kurze Handelskriegsfahrt aus, die zur Ausbildung der Kommandanten und der Besatzungen diente. „U 60", Kaptlt. Schuster, untersuchte dabei fünf neutrale Handelsschiffe, die in Ordnung befunden und entlassen wurden, „U 85", Kaptlt. Petz, versenkte am 26. 1. den norwegischen D. „Dicax", 928 T[1]), mit Holz nach England (XV. 181).

Die UB-Boote der Flotte.

Karten XIV und XV.

Die Zahl der UB II-Boote der Hochseeflotte war im Herbst 1916 auf sechs angewachsen. Nur etwa zur Hälfte ihrer Bereitschaft wurden diese Boote während des Winters für den Handelskrieg in der Nordsee verwendet. Sonst dienten sie zur Sicherung in der Deutschen Bucht, vornehmlich in der Weise, daß sie auf den Auslaufwegen der Flotte bei Hornsriff und der Dogger-Bank angesetzt wurden, um die dort regelmäßig in Wartestellung befindlichen feindlichen U-Boote überraschend anzugreifen. Wie schon oft bei früheren Gelegenheiten erwies sich dieses Verfahren auch jetzt als erfolglos und als eine wenig zweckmäßige Ausnutzung der U-Boote, besonders in Hinblick auf die größere Aufgabe der Störung der englischen Zufuhr.

---

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

[2]) „U 60", 1. 11. 16 in Dienst, 13. 1. 17 zur II. U-Flottille; „U 85", 23. 10. 16 in Dienst, 15. 1. 17 zur IV. U-Flottille.

Nicht mehr als elf Handelskriegsunternehmungen von durchschnittlich etwa zweiwöchiger Dauer wurden nach Prisenordnung von den sechs B-Booten in der Zeit von Anfang Oktober 1916 bis Ende Januar 1917 auf der Strecke Skagerrak—Schottland und vor der englischen Ostküste mit dem nachstehenden Ergebnis ausgeführt:

„UB 35[1])", Oblt. z. S. v. Schrader, versenkte:

17. 10. norwegischen D. „Sten", 1046 T[2]) (XIV. 22),

19. 10. norwegischen D. „Dido", 333 T[3]), sowie die norwegischen Segler „Cottica", 320 T[3]), und „Guldaas", 636 T[3]) (XIV. 23—25), mit Grubenholz bzw. Erz und anderen Mineralien nach England,

20. 10. den dänischen Segler „Libra", 174 T[3]), mit Holz, und den dänischen D. „Guldborg", 1569 T[4]), mit Eisenerz (XIV. 26, 27),

21. 10. norwegischen D. „Raftsund", 937 T[4]), mit Eisenerz (XIV. 28),

27. 10. norwegischen D. „Stemsheft", 811 T[3]), mit Eisen und Holz nach England (XIV. 29),

„UB 21", Oblt. z. S. Hashagen,

20. 10. norwegische Bark „Randi", 467 T[3]), sowie die schwedischen Segler „Lekna", 204 T[3]), und „Svartvik", 322 T[3]), sämtlich mit Grubenholz (XIV. 16—18),

21. 10. norwegischen D. „Grönhaug", 667 T[3]), mit Holz und Stahlwaren (XIV. 19),

22. 10. dänischen Schoner „London", 184 T[3]), mit Grubenholz, und norwegisches Motorschiff „Thor", 372 T[3]), mit Mineralien und Chemikalien nach England (XIV. 20, 21),

„UB 34[5])", Oblt. z. S. Theodor Schultz,

21. 10. norwegischen D. „Ull", 1139 T[4]), mit Eisenerz nach England (XIV. 43),

22. 10. englischen Fischdampfer „Effort", 159 T (XIV. 44),

23. 10. norwegische Bark „Regina", 823 T[3]), Grubenholz nach England (XIV. 45),

26. 10. englischen Fischdampfer „Titan", 171 T (XIV. 46),

[1]) „UB 35", 22. 6. 16 in Dienst, 18. 8. 16 zur I. U-Halbflottille.
[2]) Durch Prisengericht bestätigt. Ein Teil der Ladung wurde ersetzt.
[3]) Durch Prisengericht bestätigt.
[4]) Das Schiff und die Ladung wurden ersetzt.
[5]) „UB 34", 10. 6. 16 in Dienst, 27. 7. 16 zur I. U-Halbflottille.

18. 12. englischen Fischdampfer „Arran", 176 T (XV. 39),

19. 12. dänischen Schoner „Eva", 109 T[1]), und die norwegischen Segler „Kornmo", 591 T[1]), und „Ansgar", 926 T[1]), sämtlich mit Grubenholz nach England (XV. 40—42),

„UB 22", Oblt. z. S. Putzier,

20. 10. norwegischen D. „Draft", 774 T[1]), mit Roheisen (XIV. 36),

21. 10. schwedische Bark „Antoinette", 912 T[1]), und norwegische Brigg „Theodor", 234 T[1]), beide mit Grubenholz (XIV. 37, 38),

22. 10. norwegischen D. „Caerloch", 659 T[1]), mit Eisenbahnschwellen, sowie den norwegischen Segler „Gunn", 483 T[1]), mit Grubenholz (XIV. 39, 40) — der norwegische Segler „Alliance", 352 T, wurde gezwungen, seine Deckslast über Bord zu werfen —,

27. 10. dänischen D. „Sif", 377 T[1]), mit Roheisen (XIV. 41),

29. 10. norwegischen D. „Falkefjell", 1131 T[1]), mit Erz nach England (XIV. 42).

Ferner versenkte „UB 34" am 20. 12. südlich der Dogger-Bank den schwedischen D. „Mereddio", 1400 T, durch ↓-Torpedoschuß, der nach dem Anhalten in verdächtiger Weise auf das U-Boot zudrehte und daher für eine feindliche U-Bootsfalle gehalten wurde (XV. 43).

Als Prisen wurden aufgebracht:

von „UB 21", Oblt. z. S. Hashagen, am 21. 10. norwegischer D. „Fritzöe", 641 T[2]), mit Holz, und am 3. 11. norwegischer D. „Pluto", 1148 T[3]), mit Eisen, Maschinen, Holz und Papier nach England,

von „UB 41[4])", Oblt. z. S. v. Sichart, am 21. 11. norwegischer Motorschoner „Thyholm", 259 T[2]), mit Grubenholz nach England,

von „UB 34", Oblt. z. S. Schultz, am 19. 12. dänischer D. „Bretland", 2023 T[5]), mit Eisenerz nach England.

62 andere neutrale Handelsschiffe wurden von den B-Booten während dieses Zeitabschnittes in der Nordsee untersucht und wieder entlassen, da sie keine Konterbande führten. Feindliche Abwehr, welche den U-Booten die Ausübung des Handelskrieges erschwert hätte, wurde nicht angetroffen.

---

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.
[2]) Schiff und Ladung wurden eingezogen.
[3]) Schiff und Teil der Ladung eingezogen.
[4]) „UB 41", 25. 8. 16 in Dienst, 2. 11. 16 zur II. U-Flottille.
[5]) Schiff entlassen, Ladung ersetzt.

Auch feindliche Seestreitkräfte kamen als Angriffsziele nirgends in Sicht. Der Erfolg im Handelskrieg wäre ein größerer gewesen, wenn nicht das stürmische Wetter der Wintermonate vielfach die Tätigkeit der U-Boote sowie den Gebrauch von Rettungsbooten durch die Handelsschiffe unmöglich gemacht hätte.

Die großen Minen-U-Boote der Flotte.

Karten XIV und XVI und Skizze 10, S. 235.

Von den sechs großen Minen-U-Booten der Hochseeflotte waren „U 76" und „U 79" Ende September 1916, also noch vor der am 6. 10. angeordneten Eröffnung des Handelskrieges nach der Prisenordnung, zum Minenlegen ausgelaufen, „U 76" nach dem Nördlichen Eismeer, „U 79" nach der Westküste von Schottland. Ein Vorgehen gegen unterwegs angetroffene Handelsschiffe kam für diese Boote nicht in Betracht.

„U 76", Kaptlt. Bender, legte am 2. und 3. 10. östlich der Murmanküste vor dem Eingang zum Weißen Meer die in Skizze 10 bezeichneten Sperren von 27 bzw. 9 Minen, welche zur Schädigung der russischen Kriegsmaterialtransporte bestimmt waren,

„U 79", Kaptlt. Jeß, am 4. 10. die Sperre 13 (Karte XVI nebst Anlage) vor dem Firth of Clyde in der Ansteuerung von Glasgow. Auf dem Rückmarsch durch die Nordsee bei stürmischem Wetter wurde der Steuermann Andresen am 10. 10. abends in der Dunkelheit während der Ausführung von Lotwürfen über Bord gespült. Rettungsversuche blieben erfolglos.

Auf einer der von „U 76" geworfenen Sperren ist am 17. 10. 16 der norwegische D. „Botnia", 1146 T (Skizze 10 : 24), gesunken. Eine Wirkung der Sperre 13 konnte nicht ermittelt werden.

„U 80", Kaptlt. v. Glasenapp, lief am 9. 10. von Helgoland aus, ging um die Shetlands, westlich von Irland, durch den St. Georgs-Kanal in die Irische See und legte am 27. 10. südlich der Insel Man die Sperre 14. Rückmarsch auf demselben Wege.

11. 11. in Helgoland eingetroffen.

Auch von der Besatzung „U 80" forderten die Oktoberstürme ein Opfer. Am 22. 10. wurde westlich von Irland der Wachoffizier, Oblt. z. S. Schiemann, durch einen schweren Brecher von der Brücke des U-Boots über Bord geschlagen, nachdem die Gurte, mit denen er sich festgeschnallt hatte, gerissen waren. Rettungsversuche bei Windstärke 10 in heftiger Hagelbö aussichtslos.

Auf Sperre 14 sind gesunken:

4. 11. englischer D. „Skerries", 4278 T (XIV. 128 a),
18. 12. = D. „Opal", 599 T (XV. 44), und
19. 12. = D. „Liverpool", 686 T (XV. 45).

Von Mitte Oktober ab bis Ende Dezember 1916 wurden dann die großen Minen-U-Boote nicht zum Minenlegen, sondern unter Ausnutzung ihrer Torpedo- und Geschützbeschaffung zur Handelskriegführung hauptsächlich in der Nordsee verwendet. Die Unternehmungen verliefen dort in ähnlicher Weise wie die der B-Boote.

„U 71", Kaptlt. Hugo Schmidt,

versenkte nach Prisenordnung im Skagerrak am 18. 10. schwedischen Segler „Greta", 1370 T[1]), mit Grubenholz (XIV. 30),

19. 10. die schwedischen D. „Mercur", 652 T[1]), und „Normandie", 1342 T[1]), beide mit Eisenladung (XIV. 31, 32),

21. 10. norwegischen D. „Rönnaug", 1331 T[1]), mit Holz nach England (XIV. 33),

13. 12. dänischen Segler „Solon", 137 T[1]) (XV. 15),

17. 12. norwegischen D. „Sjofna", 528 T[1]) (XV. 16),

18. 12. norwegischen D. „Hero", 1106 T[1]), und holländischen Segler „Sieka", 119 T[1]) (XV. 17, 18), sämtlich mit Grubenholz nach England.

„U 78", Kaptlt. Dröscher,

16. 11. in Höhe von Stavanger norwegischen D. „Vega", 1204 T[1]), mit Lebensmitteln und Maschinen nach England (XIV. 127).

„U 75", Kaptlt. Beitzen,

16. 11. dänischen Segler „Fenja", 433 T[1]), mit Holz nach Frankreich (XIV. 125),

23. 11. schwedischen D. „Arthur", 1462 T[1]), mit einer in englischem Besitz befindlichen Kohlenladung von England nach Schweden (XIV. 126).

Als Prisen wurden aufgebracht:

von „U 78", Kaptlt. Dröscher, am 21. 10. der norwegische D. „Atle Jarl", 1249 T[2]), dessen Ladung zu mehr als zur Hälfte aus Konterbande bestand,

---

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.
[2]) Schiff und Teil der Ladung eingezogen.

von „U 75", Kaptlt. Beitzen, am 22. 11. der schwedische D. „Reserv", 1700 T[1]), mit Eisen, Stahl und Papier nach Frankreich.

83 andere neutrale Handelsschiffe wurden von „U 71", „U 75" und „U 78" in der Nordsee untersucht; alle mußten als unverdächtig entlassen werden, nur von dem am 19. 10. durch „U 71" angehaltenen dänischen D. „Eos", 838 T, wurde ein Teil der Ladung als Konterbande über Bord geworfen.

Für die weiterreichenden Unternehmungen nach der Westseite von England erschienen die U-Boote U 71—80 wegen ihrer geringen Geschwindigkeit und weniger zuverlässigen Ölmaschinen nicht sonderlich geeignet. Einen Versuch stellt die von „U 79" Ende Dezember begonnene Fahrt zum Handelskrieg im Englischen Kanal, in der Biscaya und an der Westküste von Portugal dar.

„U 79", Kaptlt. Jeß, 21. 12. 16—28. 1. 17.

Karte XV.

24./25. 12. nachts durch die Dover-Straße.

26. 12. im Englischen Kanal dänischen Segler „Johan", 828 T[2]), mit Holz und Petroleum nach Frankreich, angehalten und versenkt (XV. 46),

27. 12. englischen D. „Copsewood", 599 T, und norwegischen D. „Ida", 1300 T[2]), mit Früchten von Spanien nach England (XV. 47, 48),

30. 12. an der Nordwestecke von Spanien dänischen D. „Danmark", 1875 T[2]), mit Phosphat von Tunis (XV. 49),

1. 1. 17 norwegischen D. „Laupar", 1407 T[2]), mit Früchten nach England (XV. 103),

2. 1. norwegischen D. „Older", 2257 T[2]), mit Kohlen von England nach Gibraltar, versenkt, denselben D. „Older", der im November „U 50" als Prisendampfer gedient hatte[3]), und auf dem das deutsche Prisenkommando in englische Gefangenschaft geraten war (XV. 104),

3. 1. vor der Westküste von Portugal portugiesischen Segler „Balladares I.°", 124 T (XV. 105),

4. 1. italienischen D. „Angela", 2422 T, mit Kohlen nach Italien, und japanischen D. „Chinto Maru", 2592 T (XV. 106, 107).

Danach mit Rücksicht auf den Brennstoffvorrat Rückmarsch angetreten, westlich Irland und um die Shetlands.

---

[1]) Teil der Ladung eingezogen, Schiff entlassen.
[2]) Durch Prisengericht bestätigt.
[3]) S. 254.

10. 1. im Atlantik englischen D. „Brookwood", 3093 T, versenkt (XV. 108).

24. 1. östlich der Shetlands norwegischen D. „Nanna", 1125 T, angehalten. Ladung nach den Papieren Salz von England nach Norwegen. Der Kurs des Dampfers schien jedoch verdächtig; er wurde daher als Prise aufgebracht[1]). Da „U 79" starke Störungen an den Ölmaschinen hatte und der Brennstoffvorrat zur Neige ging, ließ der Kommandant das U-Boot durch den Dampfer schleppen, was bis zum 27. 1. bei ruhigem Wetter glatt vonstatten ging.

27. 1. Zusammentreffen von „U 79" in der Deutschen Bucht der Nordsee mit der II. Torpedobootsflottille. „UB 102" schleppte das U-Boot nach List; von dort gelangte „U 79" mit Schlepperhilfe am 28. 1. nach Helgoland.

Der Verlust von „U 76", Kaptlt. Bender, am 27. 1. 17.

Skizze 10.

Am 9. 1. 17 verließ „U 76" Helgoland mit dem Auftrag, im Nördlichen Eismeer an der Murmanküste Minen zu legen, am 21. 1. traf das Boot am Bestimmungsort ein. Kaptlt. Bender hatte die Absicht, am folgenden Tage in die Kola-Bucht einzudringen, bis zu dem Hafen von Alexandrowsk vorzustoßen, die dort etwa liegenden feindlichen Transportschiffe zu vernichten und darauf die Minen zu werfen.

Während der Nacht 21./22. 1. wurde „U 76" jedoch von einem in der Dunkelheit plötzlich in Sicht kommenden abgeblendeten Fahrzeug zum Tauchen veranlaßt und unmittelbar danach während der Unterwasserfahrt am Turm gerammt. Durch den Rammstoß war der Druckkörper so stark beschädigt, daß schon auf Sehrohrtiefe Wasser in das Boot einströmte. „U 76" war somit nicht mehr tauchklar, und es handelte sich nur noch um die Frage, ob es möglich sein würde, die 1300 sm lange Strecke bis zum heimischen Hafen über Wasser zurückzulegen. Doch bald nach Antritt des Rückmarsches stellten sich erhebliche Störungen an den Ölmaschinen ein, die mit Bordmitteln nicht zu beheben waren. Als am 27. 1. in der Nähe der Insel Sörö auflandiger Sturm einsetzte und das Boot infolge seiner Maschinenschäden zeitweise ganz manövrierunfähig war, auch nur noch über einen geringen Vorrat elektrischer Energie in den Akkumulatoren verfügte, entstand die unmittelbare Gefahr, auf den Felsen der nahen Küste zu

[1]) Schiff und Ladung wurden freigegeben.

stranden. Kaptlt. Bender faßte daher den schweren Entschluß, mit dem Rest des Batteriestromes eine geschützte Stelle der Küste zu suchen, dort die Besatzung zu landen und das Boot zu versenken. Am 27. 1. gegen 3 Uhr Nm. wurde die Besatzung von einem durch Flaggensignal herbeigerufenen norwegischen Fischerfahrzeug geborgen. Der Kommandant des U-Boots, der Leitende Ingenieur und der Maschinist trafen darauf die Vorbereitungen zum Versenken. Als „U 76" bereits im Sinken begriffen war, sprangen die drei über Bord; nur der Leitende Ingenieur, Marineingenieur Fritz Herrmann, ist durch das kalte Wasser umgekommen. Der norwegische Kutter „Alia" aus Skars-Fjord brachte die Besatzung des U-Boots nach Hammerfest. Am 28. 1. wurde diese von der norwegischen Regierung freigelassen und trat den Rückweg nach Deutschland an.

„U 80", Kaptlt. v. Glasenapp, 16. 1.—4. 2. 17.

Karten XV und XVI.

16. 1. von Helgoland zum Minenlegen westlich Schottland.

20. 1. an der Westküste der Shetlands, 12 Minen, Sperre 36, in der St. Magnus Bucht.

21. 1. Westküste der Orkneys, 4 Minen, Sperre 39, im Hoy Sund,

22. 1. Nordwestecke von Schottland, 4 Minen, Sperre 41, bei Cap Wrath, und an der Ostküste der Hebriden 4 Minen, Sperre 42, vor Stornoway,

23. 1. vor dem südlichen Teil der Ostküste von Lewis (Hebriden) 4 Minen, Sperre 43,

24. 1. an der Nordküste von Irland, 6 Minen, Sperre 45, bei Lough Swilly.

Von dort aus Rückmarsch.

27. 1. westlich der Shetlands zwei englische Kleine Kreuzer in Sicht, nicht herangekommen.

29. 1. nach zweitägigem Aufenthalt in der St. Magnus Bucht zwei ↓-Torpedofehlschüsse auf großen abgeblendeten Dampfer in der Morgendämmerung. Sonst bis zum Eintreffen in Helgoland am 4. 2. keine Ereignisse.

Die nördlich von Irland gelegte Sperre 45 hatte einen beträchtlichen Erfolg. Auf einer der sechs Minen sank am 25. 1. nachmittags der englische Hilfskreuzer „Laurentic", 14 892 T, der sich mit einer ansehnlichen Goldladung — nach Zeitungsnachrichten 35 Millionen Dollar — auf dem Wege von Liverpool nach Kanada befand (XV. 174).

Von den anderen fünf von „U 80" gelegten Sperren ist keine Wirkung festgestellt worden, eine Tatsache, welche auf die Wirksamkeit eines regelmäßigen Minensuchdienstes in jenen von wertvollen englischen Flottenteilen viel befahrenen Gewässern schließen läßt.

Die UC-Boote der Flotte.

Karten XIV—XVI.

Von Oktober 1916 ab traten zum erstenmal Minenboote des UC II-Typs bei der Hochseeflotte auf. Bis Ende Dezember wurden neun U-Boote der neuen Art, von denen die ersten schon im September bei der U-Flottille Flandern erprobt waren, vom Admiralstab der Flotte zugewiesen.

„UC 24",	17. 8. 16	in Dienst,	13. 11. 16	zur	I. U-Flottille,
„UC 29",	15. 8. 16	= =	19. 10. 16	=	I. =
„UC 30",	22. 8. 16	= =	16. 11. 16	=	I. =
„UC 31",	2. 9. 16	= =	10. 12. 16	=	I. =
„UC 32",	13. 9. 16	= =	27. 11. 16	=	I. =
„UC 33",	25. 9. 16	= =	16. 12. 16	=	I. =
„UC 40",	1. 10. 16	= =	15. 12. 16	=	I. =
„UC 41",	11. 10. 16	= =	18. 12. 16	=	I. =
„UC 43",	25. 10. 16	= =	25. 12. 16	=	I. =

Wenngleich die UC II-Boote durch Ausrüstung mit Geschütz und Torpedowaffe sich auch für die Handelskriegführung nach Art der anderen U-Boote eigneten, wurden sie doch fast ausschließlich für den Minenkrieg verwendet, von dem unter den vorliegenden Bedingungen bei der Hochseeflotte eine nachhaltigere Wirkung erwartet wurde als von dem Kreuzerkrieg in der Nordsee. Der Befehl an die Boote lautete daher in dem Sinne, daß sie auf dem kürzesten Wege den Bestimmungsort anzusteuern und ebenso zurückzukehren hätten, um ihre Ladung von 18 Minen möglichst oft in den feindlichen Gewässern abzusetzen. Nur solche Gelegenheiten, die sich unterwegs ohne viel Aufenthalt boten, durften zum Anhalten von Handelsschiffen ausgenutzt werden.

Sämtliche Unternehmungen der C-Boote der Flotte gingen von Anfang November 1916 bis Ende Januar 1917 nach dem nördlichen Teil der englischen Ostküste. Folgende Sperren wurden in diesen Monaten gelegt:

„UC 29", Oblt. z. S. Rosenow,

2. 11. 16 abends 18 Minen südöstlich von Montrose, Sperre 15,

21. 1. 17 nachmittags 9 Minen im Firth of Forth südlich May Island, Sperre 37, und 3 Minen innerhalb May Island, Sperre 38,

22. 1. nachmittags 3 Minen vor Dundee, Sperre 40,
23. 1. nachmittags 3 Minen vor Aberdeen, Sperre 43.

„UC 32", Oblt. z. S. Breyer,

13. 12. 16 abends 6 Minen vor der Moleneinfahrt von Newcastle, Sperre 16,
14. 12. morgens 12 Minen vor Sunderland, Sperre 17,
30. 1. 17 abends 10 Minen in 2 Gruppen vor Hartlepool und Middlesborough, Sperren 49 und 50,
31. 1. abends 8 Minen bei Flamborough Head, Sperre 51,

„UC 24", Kaptlt. Willich,

24. 12. 16 morgens 18 Minen vor Hartlepool und Middlesborough, Sperre 18,

„UC 31", Oblt. z. S. v. Schrader,

30. 12. abends 18 Minen vor Sunderland, Sperre 19,
27. 1. 17 morgens 8 Minen vor der Tyne-Mündung, Sperre 46,
27. 1 abends 10 Minen in 2 Gruppen vor Seaham und Sunderland, Sperren 47 und 48,

„UC 33", Kaptlt. Schelle,

2. 1. 17 abends 6 Minen vor der Einfahrt von Lerwick (Shetlands), Sperre 20,
3. 1. abends 6 Minen in der Einfahrt von Kirkwall (Orkneys), Sperren 21 und 22,
4. 1. abends 6 Minen im Moray Firth, Sperren 23 und 24,

„UC 41", Kaptlt. Bernis,

7. 1. 17 morgens 5 Minen vor der Tay-Mündung, Sperre 25, und 9 Minen am Nordausgang des Firth of Forth, Sperre 26,
7. 1. abends 4 Minen vor der Einfahrt von Aberdeen, Sperre 27,

„UC 43", Kaptlt. Sebelin,

11. 1. 17 nachmittags 8 Minen vor Whitby, Sperre 28,
12. 1. morgens 4 Minen bei Flamborough Head, Sperre 29,
13. 1. nachmittags 6 Minen in 2 Gruppen vor Hartlepool, Sperren 30 und 31,

„UC 40", Oblt. z. S. Deuerlich,

17. 1. 17 vormittags 6 Minen vor Blyth, Sperre 32,

17. 1. nachmittags 4 Minen im Fahrwasser bei Coquet Island, Sperre 33,

18. 1. nachmittags 8 Minen in 2 Gruppen im Fahrwasser bei Farn Island, Sperren 34 und 35.

Auf den vorstehend genannten Sperren sind gesunken:

14. 12. 16 englischer D. „Burnhove", 1949 T (XV. 19), und
20. 12. 16 = D. „Hildawell", 249 T (XV. 19 a), auf Sperre 17,
31. 12. 16 = Lotsenkutter „Protector", 200 T (XV. 51), und
4. 1. 17 = D. „Lonclara", 1294 T (XV. 175), auf Sperre 19,
12. 1. 17 = D. „Brentwood", 1192 T (XV. 130), und
20. 1. 17 = D. „Planudes", 542 T (XV. 132 a), auf Sperre 28,
15. 1. 17 die norwegischen D. „Graafjell", 728 T, und „Brabant", 1492 T (XV. 131, 132), auf Sperre 29,
22. 1. 17 schwedischer D. „Kamma", 1516 T (XV. 184 a), auf Sperre 32,
23. 1. 17 bewaffneter englischer D. „Clan Shaw", 3943 T (XV. 172), auf Sperre 40,
31. 1. 17 bewaffneter englischer D. „Ravensbourne", 1226 T (XV. 180), auf Sperre 46.

Auf dem Marsche von und nach der englischen Küste wurden von den U-Booten in der Nordsee insgesamt 31 neutrale Handelsschiffe angehalten und auf ihre Papiere geprüft. Vier von diesen wurden wegen Führens von Konterbande bzw. wegen Verdachts feindlicher Unterstützung versenkt:

26. 11. 16 norwegischer Segler „Romance", 628 T, mit Grubenholz (XIV. 128), durch „UC 30", Kaptlt. Stenzler,

24. 1. 17 norwegischer D. „Sunniva", 589 T[1]) (XV. 173), mit Eisen, durch „UC 29", Oblt. z. S. Rosenow,

25. 1. dänischer D. „O. B. Suhr", 1482 T, mit Zinn, Blechen, Stückgut von England nach Dänemark (XV. 176),

29. 1. schwedischer D. „Edda", 536 T[2]), mit Kohlen von England nach Schweden, da das Schiff die Verpflichtung übernommen hatte, von Schweden mit Holz nach England zurückzufahren (XV. 184).

Ferner wurden am 28. 1. der englische Fischdampfer „Alexandra", 179 T (XV. 177), am 29. 1. die englischen Fischdampfer „Thistle", 167 T, und „Shamrock", 173 T, durch „UC 31", Kaptlt. v. Schrader (XV. 178, 179), versenkt.

[1]) Durch Prisengericht bestätigt. — [2]) Schiff und Ladung wurden ersetzt.

Als Prise brachte „UC 43", Kaptlt. Sebelin, den norwegischen D. „Lupus", 539 T[1]), auf, da er durch Unvollständigkeit seiner Schiffspapiere verdächtig erschien.

Außer einer kurzen Aufklärungstätigkeit von „UC 29" und „UC 30" Ende November in der nördlichen Nordsee für den auslaufenden Hilfskreuzer „Möwe" ist von den Fahrten der C-Boote noch ein Erlebnis von „UC 31" erwähnenswert.

Nachdem Kaptlt. v. Schrader am 28. 1. 17 den Fischdampfer „Alexandra" hatte sprengen lassen, hielt er den englischen Fischdampfer „Mayfly" an und besetzte ihn mit dem Steuermannsmaat d. Res. Hack, um das Fahrzeug zum Aufnehmen von Besatzungen weiterer zu versenkender Schiffe zu verwenden. Bald danach kamen ein anderer Fischdampfer und ein kleiner Frachtdampfer in Sicht, welche „UC 31" durch Warnungsschüsse zum Stoppen zu veranlassen suchte. Der erstere leistete der Aufforderung Folge, während der andere, dessen Äußeres unauffällig war, auf das U-Boot zudrehte. Der Frachtdampfer wurde daher unter Feuer genommen. Beim ersten Treffer eröffnete er plötzlich aus einem versteckten Geschütz unter Heißen der englischen Kriegsflagge seinerseits ein lebhaftes Feuer auf „UC 31". Den Abstand hatte Kaptlt. v. Schrader vorsichtshalber auf 50 hm bemessen, so daß er sein U-Boot sicher auf Tiefe zu bringen vermochte. Eine heftige Wasserbombendetonation folgte an der Tauchstelle, ohne indes das U-Boot zu beschädigen, und längere Zeit noch blieb die U-Bootsfalle auf der Spur von „UC 31". Erst nach zwei Stunden konnte dieses auftauchen, um nun die Suche nach dem Fischdampfer „Mayfly" und dem Strm. Mt. Hack aufzunehmen. Die einbrechende Dunkelheit machte schließlich dem Nachforschen ein Ende. Die Erwartung, daß es dem Prisen-Unteroffizier von „UC 31" gelingen könnte, seinen Fischdampfer nach deutschem Hafen zu bringen, erfüllte sich nicht. Ein englischer Bewacher hat die „Mayfly" angehalten. Strm. Mt. Hack geriet in Gefangenschaft.

Die UB-Boote des Marinekorps.

Karten XII und XIII.

Die fünf BI-Boote, welche der U-Flottille Flandern Ende 1916 noch geblieben waren, „UB 6", „UB 10", „UB 12", „UB 16" und „UB 17", wurden in den Wintermonaten 1916/17 ebenfalls ganz in den Handelskrieg eingestellt. Aber die Bedingungen in dem Haupttätigkeitsgebiet, den

[1]) Schiff und Ladung eingezogen.

Hoofden, waren für diese kleinsten Boote seit dem Sommer noch schwieriger, ja fast aussichtslos geworden. Die Konterbandezufuhr von den holländischen Häfen nach der Themse ging jetzt anscheinend ausnahmslos unter starker Sicherung durch englische Streitkräfte vor sich. Schiffe mit wertvollen Ladungen wurden zu Geleitzügen zusammengefaßt; mehrere Kreuzer und eine ganze Zerstörerflottille waren zuweilen als Bedeckung von den Engländern aufgeboten. Weder an die so geschützten Kauffahrteischiffe, noch an die geschickt geführten leichten Sicherungsstreitkräfte vermochten die B-Boote bei ihren unentwegten Versuchen zu einem erfolgreichen Torpedoschuß heranzukommen.

17 einzeln fahrende neutrale Handelsschiffe wurden insgesamt von den fünf B I-Booten in den vier Monaten Oktober 1916—Januar 1917 in den Hoofden mit Maschinengewehr- oder Karabinerschüssen angehalten und nach Prüfung der Papiere in Ordnung befunden; wenigstens ebenso viele aber ließen sich durch die schwachen Waffen der kleinen langsamen Boote nicht schrecken und entkamen. Als einziges greifbares Ergebnis des Handelskrieges der B I-Boote in jenem Abschnitt ist das Einbringen des norwegischen D. „Birgit", 316 T[1]), der Lebensmittel nach England geladen hatte, am 15. 12. 16 als Prise durch „UB 17", Oblt. z. S. Ulrich Meier, zu verzeichnen.

Der Kriegswert der B I-Boote war, wie sich die Verhältnisse entwickelt hatten, so herabgemindert, daß „UB 12" im Dezember/Januar durch Umbauen des Vorschiffs in einen Minenträger verwandelt wurde.

Einen nicht zu unterschätzenden militärischen Gewinn brachten jedoch die Fahrten der kleinen B-Boote ein: sie bildeten Kommandanten und Besatzungen für den Nachwuchs der kommenden größeren U-Boote der Flandern-Flottille heran. Die in den schwierigen Gewässern vor der Themse und anderwärts inmitten schärfster Bewachung erprobten Bemannungen der B I-Boote gingen nach und nach auf technisch leistungsfähigere Boote über, die dann alsbald nach ihrer Überweisung an die Front vor die größere Aufgabe der Fahrten in den Englischen Kanal gestellt werden konnten. Die beachtenswerten Erfolge der B II- und C II-Boote der U-Flottille Flandern wären ohne die kriegsmäßige Schulung, welche die Besatzungen vorher auf den kleinen Fahrzeugen durchgemacht hatten, wohl nicht zu erreichen gewesen.

Die acht UB II-Boote, die im Winter 1916/17 den Hauptbestandteil der Flandern-Flottille ausmachten, wurden in erster Linie zum

[1]) Schiff und Teil der Ladung eingezogen.

Handelskrieg im Englischen Kanal und darüber hinaus nach der Irischen See und der Biscaya hin verwendet. Nur einige kurze Front-Ausbildungsfahrten in den Hoofden wurden eingelegt, wenn ein eingefahrener Kommandant, der für ein größeres Boot vorgesehen war, durch einen neuen Kommandanten ersetzt wurde. Erfahrungen hinsichtlich der Eignung des B II-Typs für den U-Bootskrieg nach der Prisenordnung waren von Flandern aus bereits im August und September gemacht worden, waren es doch gerade diese Erfahrungen und die Urteile der betreffenden U-Bootskommandanten gewesen, auf welche sich der Chef der U-Flottille Flandern stützte, als er bei dem Chef des Admiralstabs auf den Erlaß des allgemeinen Befehls vom 6. 10. 16 zum Eröffnen des Handelskriegs nach der Prisenordnung hinwirkte.

Inzwischen war auch die Bewaffnung der meisten UB II-Boote mit 8,8 cm-Geschützen durchgeführt und damit alle technischen Vorbereitungen getroffen.

„UB 18", Oblt. z. S. Steinbrinck.

19.—27. 10. nach dem Westausgang des Kanals.

20. 10. die englischen D. „The Duke", 376 T, „The Marchioneß", 553 T, „Cliburn", 440 T, angehalten und versenkt (XII. 27—29),

21. 10. die norwegischen D. „Fulvio", 303 T[1]), und „Rabbi", 878 T[1]), beide mit Kohlen von England nach Frankreich, sowie die französischen Segler „Condor", 740 T, und „Brizeuz", 2197 T (XII. 30—33).

22. 10. einen verdächtigen Frachtdampfer ohne Flagge durch Signal und Warnungsschuß anzuhalten gesucht; er fährt langsam weiter, wird unter Feuer genommen. Nach dem dritten Schuß setzt er die englische Kriegsflagge und schießt aus zwei Geschützen von etwa 10 cm Kaliber. U-Bootsfalle. Aufschläge liegen gut, daher getaucht. ↓-Angriff des U-Boots, Torpedofehlschuß, da der Dampfer Zickzackkurse fährt. — Danach ergebnisloses Feuergefecht mit anderem bewaffneten Frachtdampfer.

24. 10. französische Bark „Cannebière", 2454 T (XII. 34),

26. 10. norwegischen D. „Pan", 796 T[1]), mit Kohlen von England nach Frankreich versenkt (XII. 35).

Von Anfang November 1916 ab galten für die U-Boote des Marinekorps folgende neuen Befehle des Admiralstabs:

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

3. 11. 16: „Die auf den Reeden der befestigten Plätze Cherbourg, Le Havre, Boulogne, Calais innerhalb der Hoheitsgewässer zu Anker liegenden Schiffe dürfen ohne Warnung versenkt werden. Passagierdampfer und Lazarettschiffe ausgenommen."

4. 11. 16: „Im Englischen Kanal dürfen östlich der Linie Kap de la Hague St. Albans Head auf dem Wege England—Frankreich und umgekehrt angetroffene abgeblendete Fahrzeuge ohne Warnung versenkt werden."

„UB 18", Oblt. z. S. Lafrenz.

9.—15. 11. Handelskrieg in den Hoofden zur Ausbildung des neuen Kommandanten; sechs Neutrale untersucht, keine Schiffsversenkung.

22. 11—5. 12 nach dem Englischen Kanal.

23. 11. französischen Fischkutter „Kendrik", 35 T, versenkt,

24. 11. norwegischen D. „Oijfjeld", 1998 T[1]), mit Kohlen von England nach Frankreich (XII. 134),

25. 11. englischen D. „Emlynverne", 544 T (XII. 135),

27. 11. die norwegischen D. „Perra", 1664 T[1]), mit Eisenerz von Spanien nach Frankreich, und „Börö", 819 T[1]), mit Kohlen von England nach Frankreich, sowie englischen D. „Rhona", 640 T (XII. 136—138),

28. 11. spanischen D. „Lucienne", 1046 T[1]), mit Eisenerz von Spanien nach England, und französischen Segler „Auguste Marie", 63 T (XII. 139, 140).

30. 11. um die Scillies nach dem Bristol-Kanal; englischen Segler „Christabel", 175 T, die norwegischen D. „Njaal", 718 T[1]), mit Grubenholz nach England, und „Aud", 1102 T[1]), mit Kohlen von England nach Portugal, die französischen Segler „Marie Marguerite", 135 T, und „St. Ansbert", 275 T, sowie dänischen D. „Egholm", 1348 T[1]), mit Kohlen von England nach Frankreich, versenkt (XII. 141—146),

1. 12. die englischen Fischkutter „E. L. G.", 25 T, und „T. and A. C.", 23 T, sowie die französischen Segler „Saint Joseph", 182 T, und „Indiana", 178 T (XIII. 27—30),

2. 12. auf dem Rückmarsch norwegischen D. „Skjoldulf", 502 T[1]), mit Kohlen von England nach Frankreich (XIII. 31).

Darauf Begegnung mit einer U-Bootsfalle: „UB 18" fordert einen Dreimastschoner durch Signal und Warnungsschuß zum Beidrehen auf. Auch nach dem zweiten Warnungsschuß hält der Segler durch und zeigt keine Flagge. Da ein Decksaufbau auf dem Achterschiff verdächtig erscheint, läßt Oblt. z. S. Lafrenz das Brückenpersonal und die Geschütz-

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

bedienung unter Deck gehen, um schnellstens tauchbereit zu sein. Kurz darauf verschwindet der Aufbau am Heck des Seglers, zwei Geschütze werden sichtbar. Während des Tauchens des U-Boots fallen zwei Schüsse des Gegners, die kurz liegen. „UB 18" manövriert zum ↓-Torpedoangriff, Fehlschuß.

Es handelte sich um das englische Q-Schiff „Mitchell", „Q 9".

Am 3. 12. versenkte „UB 18" noch im Kanal den dänischen D. „Ursa", 844 T[1]), mit Lebensmitteln von Spanien nach England, und die englischen Schoner „Seeker", 74 T, und „Mizpah", 57 T (XIII. 32—34).

4./5. 12. nachts durch die Dover-Straße. Dort vor einem Zerstörer, der im Mondschein das über Wasser fahrende U-Boot bemerkt, getaucht und mit Wasserbombe beworfen. U-Boot kommt dabei in ein Netz, das durch Untertrieb zerrissen wird.

27. 12. 16—9. 1. 17 nach dem Westausgang des Englischen Kanals.

31. 12. die norwegischen D. „Flora", 1033 T[1]), und „Eva", 1081 T[1]), beide mit Kohlen von England nach Frankreich, versenkt (XIII. 35, 36),

2. 1. die norwegischen D. „Ellik", 603 T[1]), mit Grubenholz nach England, und „Bestik", 2185 T[1]), Kohlen von England nach Frankreich (XIII. 120, 121).

3. 1. Dampfer ohne Flagge und Abzeichen anzuhalten gesucht. Nach einiger Zeit eröffnet er aus zwei sichtbaren Geschützen Feuer auf das U-Boot und heißt die englische Kriegsflagge. „UB 18" taucht, hat aber keinen Torpedo mehr und kann die U-Bootsfalle, auch als sie am nächsten Tage wieder in Sicht kommt, nicht mehr unter Wasser angreifen.

4. 1. dänischen D. „Naesborg", 1547 T[1]), Kohlen von England nach Frankreich, versenkt (XIII. 122),

5. 1. dänischen D. „Danevirke", 1431 T[1]), mit gleicher Ladung von England nach Gibraltar (XVIII. 123).

„UB 19", Kaptlt. Walter Gustav Becker.

22. 10.—3. 11. nach dem Englischen Kanal.

25. 10. belgischen D. „Comtesse de Flandre", 1810 T (XII. 19),

26. 10. französischen Segler „Iduna", 165 T, angehalten und versenkt (XII. 20). Ergebnisloses Feuergefecht mit bewaffnetem Dampfer.

27.—29. 10. Windstärke 8—10. Wegen anhaltenden schlechten Wetters am 30. 10. Rückmarsch.

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

„UB 19", Oblt. z. S. Noodt.

10.—15. 11. Kreuzfahrt in den Hoofden zur Ausbildung.

10. 11. holländischen Postdampfer „Koningin Regentes", 1970 T, der auf Grund besonderer Nachrichten verdächtig war, auftragsgemäß als Prise nach Zeebrügge eingebracht[1]). Zwei andere Holländer untersucht und entlassen.

Der Verlust von „UB 19", Oblt. z. S. Noodt, am 30. 11. 16.

Am 22. 11. 16 lief „UB 19" zu der ersten Kanalfahrt des neuen Kommandanten von Zeebrügge aus. Von dieser Unternehmung ist das Boot nicht zurückgekehrt. Aus Berichten von überlebenden sowie aus englischen Nachrichten ist bekannt, daß „UB 19" am 30. 11. durch das englische Q-Schiff „Penshurst", „Q 7", 39 sm SW ½ S von Portland Bill vernichtet worden ist[2]).

Die Meldung, welche Oblt. z. S. Noodt selbst nach Rückkehr aus der Gefangenschaft vorgelegt hat, besagt:

Auf dem Marsch nach Westen südwestlich Beachy Head am 22. 11. französischen D. „Houlgate", 1550 T, mit Sprengpatronen versenkt (XII. 147), ferner am 24. 11. englischen D. „Jerseyman", 358 T, und am 27. 11. die norwegischen D. „Visborg", 1311 T, mit Kohlen von England nach Frankreich, und „Belle Ile", 1884 T, mit Erz von Spanien nach Frankreich (XII. 148—150). Am 28. und 29. 11. am Westausgang des Kanals kein Verkehr.

30. 11. auf dem Rückmarsch nach Osten englischen Segler „Behrend", 141 T, gesprengt (XII. 151).

30. 11. nachmittags ein Tankdampfer ohne Flagge in Sicht, durch Warnungsschuß anzuhalten gesucht. Dampfer dreht ab, wird unter Feuer genommen. Nach einigen Treffern vermindert er Fahrt, macht Anstalten, Boote zu Wasser zu lassen, wendet aber auf die französische Küste zu. Nach nochmaliger Beschießung stoppt er und setzt zwei Boote aus, die nach der Küste rudern. An dem Schiff scheint dem Kommandanten von „UB 19" nichts Verdächtiges, so daß er sich bis auf 500 m dem Heck des Dampfers nähert. Erst bei genauer Betrachtung aus dieser Nähe schöpft Oblt. z. S. Noodt Verdacht, da das Schiff keinen Namen trägt und kriegsschiffsmäßig grau gemalt ist. Die Rettungsboote haben aufgehört zu rudern und liegen still. In dem Augenblick, als der U-Bootskommandant für alle Fälle den

[1]) Schiff und Ladung wurden freigegeben.
[2]) Vgl. "Q-Ships and their Story", S. 113.

Befehl zum Tauchen gibt, wird von dem Dampfer aus mehreren versteckten Geschützen eine Salve gefeuert, welche das tauchende U-Boot sofort eindeckt. Durch Preßluft wird das mehrfach getroffene Boot an die Oberfläche gebracht und im feindlichen Feuer von der Besatzung verlassen. „UB 19" versank sofort. 8 U-Bootsleute fielen oder ertranken, 15 wurden von den englischen Booten aufgenommen, darunter der verwundete Kommandant.

„UB 23", Oblt. z. S. Voigt.

18.—31. 10. nach dem westlichen Teil des Englischen Kanals.

20. 10. zwei Feuergefechte mit je einem bewaffneten Dampfer, vom U-Boot wegen Seegangs abgebrochen. Einen norwegischen Dampfer angehalten, Kohlenladung von England nach Frankreich; Schiff trotz Konterbande entlassen, weil schwere See, so daß Sicherheit der Besatzung in Rettungsbooten nicht gewährleistet.

21. 10. norwegischen D. „Snestad", 2350 T[1]), Eisenerz von Spanien nach England, und französischen Schoner „Julia", 166 T, Grubenholz von Frankreich nach England, versenkt (XII. 45, 46); Besatzungen an Bord des U-Boots genommen und später an andere neutrale Schiffe abgegeben,

23. 10. norwegischen D. „Venus II", 785 T[1]), Kohlen und Stahl nach Frankreich, und französischen Segler „Saint Pierre", 138 T (XII. 47, 48).

24. 10. französischen Fischkutter „Antoine Allosia", 29 T, und dänischen Schoner „Alf", 196 T[1]), Pech von Liverpool nach Frankreich, gesprengt, Rettungsboote zur Küste geschleppt (XII. 49, 50).

25. 10. abends französischen Schoner „Saint Yves", 165 T, angehalten; Schiff wird verlassen, verschwindet in der Dunkelheit, wird am nächsten Morgen mit Granaten versenkt (XII 51).

„UB 23", Oblt. z. S. Ziemer.

13.—17. 11. Kreuzfahrt in den Hoofden zur Ausbildung des Kommandanten. Mehrere Neutrale untersucht und entlassen. Sonst keine Ereignisse.

26. 11.—10. 12. nach dem Englischen Kanal, Südeingang der Irischen See.

28. 11. größerer Dampfer ohne Flagge dreht beim Sichten des U-Boots ab, schießt aus starkem Heckgeschütz bemerkenswert gut. „UB 23" weicht aus.

---

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

30. 11. bei Ouessant französischen Schoner „Gaëte", 170 T, versenkt (XII. 160). Besatzung wird von Bewachern aufgenommen, die schon während des Vorgangs des Versenkens Feuer auf das U-Boot eröffneten.

2. 12. südlich Irland englischen D. „Harpalus", 1445 T, angehalten und versenkt (XIII. 50).

3. 12. einen Holländer untersucht, entlassen. Mehrfach wird feindlichen Dampfern begegnet, die entweder sichtbar mit starkem Heckgeschütz bewaffnet sind und deshalb nicht angehalten werden, oder beim ersten Versuch des Anhaltens wirksames Feuer eröffnen, dem ausgewichen werden muß.

4. 12. norwegischen D. „Nervion", 1921 T[1]), mit Salpeter nach Frankreich, gesprengt (XIII. 51).

7. 12. Torpedofehlschuß auf feindlichen Hilfskreuzer. 7./8. 12. nachts ↑-Angriff auf abgeblendeten Tankdampfer. Torpedotreffer. Es war der bewaffnete englische D. „Conch", 5620 T, der gesunken ist (XIII. 52).

2.—15. 1. nach dem Englischen Kanal.

4.—6. 1. stürmisches Wetter.

7. 1. bei Beachy Head englischen Segler „Brenda", 249 T, angehalten und versenkt (XIII. 128).

8.—10. 1. wieder zu hohe See für Tätigkeit des U-Boots über Wasser.

10./11. 1. nachts ↑-Torpedofehlschuß auf abgeblendeten, von Zerstörer begleiteten Dampfer.

12. 1. vormittags in Nähe der Casquets einen Dampfer durch Signal zum Überbringen der Papiere aufgefordert. Er vermindert Fahrt, läßt aber kein Boot zu Wasser. An der Bordwand sind dänische Neutralitätsabzeichen zu erkennen und die Aufschrift „Kai Danmark", am Heck die dänische Flagge. U-Boot nähert sich in Tauchbereitschaft bis etwa 2500 m, um auf diesem Abstand das Schiffsboot abzuwarten, das schließlich nach dem dritten Warnungsschuß vom Dampfer ablegt.

Über das was folgte, berichtet Oblt. z. S. Ziemer:

„Da nach dem dritten Schuß keinerlei Feindseligkeiten des Dampfers erfolgen, bin ich sicher, einen harmlosen dänischen Dampfer vor mir zu haben und laufe mit langsamer Fahrt weiter auf ihn zu. Das Schiffsboot kann anscheinend gegen den schweren Seegang nicht ankommen und entfernt sich immer mehr nach Lee. Ich halte nicht sofort auf das Boot zu, sondern will hinter dem Dampfer herumgehen, um ihn mir erst ganz genau anzusehen und dann in Lee das Boot aufzusuchen . . . Auf dem Turm außer mir der Wachoffizier und der Geschützführer. Während ich das Glas gerade auf das Boot gerichtet habe, sieht der Wachoffizier, Leutnant z. S. Staff, plötz-

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

sich die Planken vom Ruderhaus achtern herabfallen; dahinter erscheint ein Geschütz von 12—15 cm Kaliber. Die dänische Flagge bleibt darüber wehen. Gleichzeitig fällt aus mehreren mittschiffs oder vorn aufgestellten Geschützen eine Salve, Entfernung 400—500 m. Aufschläge dicht vor dem Bug des U-Boots, etwa 10—50 m kurz. Schnelltauchen. Während des Flutens höre ich im Turm weitere Salven und einen Treffer an der Bordwand. Es gelingt aber, das U-Boot in wenigen Sekunden unter Wasser und auf 40 m zu bringen . . . Schwere Detonation einer Wasserbombe. Keine ernstliche Beschädigung des Boots . . . Ich laufe in 50 m Tiefe mit Zickzackkursen ab. Danach keine weitere Gegenwirkung."

Beschädigungen des Bootes: Treffer am Geschütz, ein Ölbunker und ein Tauchtank durchschlagen, sowie mehrere unerhebliche Beschädigungen an Oberdeck durch Sprengstücke.

Oblt. z. S. Ziemer beschließt sofort den Rückmarsch, um über den Vorfall Meldung zu erstatten, zwecks Warnung für die anderen U-Boote.

13./14. 1. nachts in Überwasserfahrt durch die Dover-Straße. Dabei kam das Boot durch Stromversetzung vermutlich auf der Südspitze der Goodwin-Sände fest, aber mit steigendem Wasser wieder frei.

Beim Ansteuern von Zeebrügge geriet sodann „UB 23" am 14. 1. im Nebel auf holländisches Hoheitsgebiet in der West-Schelde und wurde dort von holländischen Kriegsfahrzeugen veranlaßt, nach Vlissingen einzulaufen, um den Vorgang aufzuklären. Da der U-Bootskommandant bekunden konnte, daß er weder freiwillig noch von feindlichen Streitkräften gejagt auf holländisches Gebiet gekommen sei, wurde das Boot von der holländischen Regierung freigelassen und traf am 15. 1. in Zeebrügge ein.

„UB 29", Oblt. z. S. Pustkuchen.

20.—30. 10. nach dem westlichen Teil des Englischen Kanals.

21. 10. in Höhe von Beachy Head die englischen Segler „Grit", 147 T, und „Princeß May", 104 T, sowie norwegischen D. „Fart 3", 232 T[1]), Kohlen von England nach Frankreich, versenkt (XII. 52—54),

22. 10. am Westausgang des Kanals griechischen D. „George M. Embiricos", 3636 T[1]), Mais nach England (XII. 55).

24. 10. Begegnung mit einer U-Bootsfalle. Der Kommandant berichtet darüber:

„7.20 vormittags Dampfer in Sicht. Gejagt. Von vorn kommt ein kleiner Zweimast-Schoner. „UB 29" steht zwischen beiden. Nach den ersten Schüssen dreht der Dampfer auf Gegenkurs, „UB 29" ebenfalls. Während des Drehens eröffnet der Segler Feuer. Hoher Aufschlag. Schnelltauchen. Entfernung etwa 1800 m. Der

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

Dampfer stoppt in der Nähe des Seglers. Für Torpedoschuß ist der Segler zu klein. Außerdem hat er in beiden Masten Ausguckposten. Unter Wasser abgelaufen, um auf größere Entfernung zu kommen und den Segler dann zu beschießen. Den Dampfer darf ich befehlsgemäß nicht ohne Warnung mit Torpedo abschießen, da ich nicht sicher bin, ob beide Fahrzeuge zusammenarbeiten. Bewaffnung ist auf dem Dampfer nicht zu sehen.

Auf 60—70 hm aufgetaucht. Segler eröffnet sofort Feuer, schießt bemerkenswert gut: 300, 200, 100 m kurz, gut Mitte. Getaucht. Auf 80 hm wieder aufgetaucht. Segler bietet auf diese Entfernung zu kleines Ziel, ich halte daher Beschießung für zwecklos; mein geringer Munitionsvorrat ist zu wertvoll, als daß ich ihn auf ein Objekt von so geringem Wert mit so wenig Treffaussichten verschießen darf."

Diese U-Bootsfalle war das englische Q-Schiff „Helgoland[1])".

Im Laufe des 24. 10. noch norwegischen D. „Anna Curine", 1147 T[2]), Kohlen nach Frankreich, und englischen D. „Sidmouth", 4045 T, gleichzeitig angehalten und nach Prüfen der Papiere des Norwegers versenkt, den Engländer in Eile durch Torpedofangschuß, da Zerstörer hinzukommen (XII. 56, 57).

Darauf anderen Dampfer gesichtet. Trotz scharfen Beobachtens mit Sehrohrvergrößerung ist keine Bewaffnung zu entdecken. Auf 1500 m aufgetaucht. Dampfer stoppt auf Signal, macht auf dem Heck ein gut maskiertes Geschütz klar. „UB 29" ist unter Wasser, ehe der Dampfer zu Schuß kommt. — Das Geschütz war als Verlängerung einer Sonnensegelstütze nach vorn geschwenkt und über der Lafette mit Segeltuch verhängt gewesen. — Weiter passieren nacheinander zwei Transporter, von Zerstörern begleitet, nicht herangekommen.

25. 10. wegen Seegangs Handelskrieg nicht möglich.

26. 10. französischen Schoner „St. Charles", 520 T, mit Fischen von Neufundland nach Frankreich, gesprengt (XII. 58).

28. 10. wegen anhaltenden schlechten Wetters Rückmarsch.

„UB 29", Oblt. z. S. Platsch.

11.—16. 11. Kreuzfahrt in den Hoofden zur Ausbildung.

12. 11. holländischen D. „Batavier VI", 1569 T[3]), und 15. 11. holländischen D. „Midsland", 1085 T[4]), als Prisen nach Zeebrügge aufgebracht. Fünf weitere neutrale Frachtdampfer und drei holländische Fischdampfer untersucht, entlassen.

---

[1]) Q-Ships and their Story, S. 62.
[2]) Durch Prisengericht bestätigt.
[3]) Schiff und Teil der Ladung freigegeben.
[4]) Schiff und Teil der Ladung eingezogen.

Der Verluſt von „UB 29“, Oblt. z. S. Platſch, Anfang Dezember 1916.

„UB 29“ lief am 27. 11. 16 zuſammen mit „UC 19“ von Zeebrügge zum Handelskrieg nach dem Engliſchen Kanal aus. Beide Boote ſind bei dieſen Unternehmungen Anfang Dezember mit ihren Beſatzungen verlorengegangen; die näheren Umſtände, genaue Zeit und Ort der beiden Verluſte aber haben trotz eingehender Erörterungen des Marine-Archivs mit der Hiſtoriſchen Abteilung der engliſchen Admiralität und dem franzöſiſchen Marineminiſterium nicht mit Sicherheit aufgeklärt werden können. Eine Reihe von Handelsſchiffsverſenkungen am Weſtausgang des Engliſchen Kanals in den Tagen vom 1. bis 7. 12. 16 ſind zweifelsfrei „UB 29“ oder „UC 19“ zuzuſchreiben, ungewiß iſt es jedoch in der Mehrzahl der Fälle, welches von den beiden verſchollenen Booten der Angreifer geweſen iſt. Ebenſo verhält es ſich mit den Nachrichten, welche von ſeiten engliſcher Seeſtreitkräfte über die angebliche Vernichtung deutſcher U-Boote im Kanal Anfang Dezember 1916 vorliegen. Auch dieſe Nachrichten können mit gleicher Wahrſcheinlichkeit auf „UB 29“ wie auf „UC 19“ zutreffen.

Alle Einzelheiten, die ſich auf die letzte Fahrt und das vermutliche Schickſal von „UB 29“ beziehen, werden ſpäter im Zuſammenhang mit der gleichzeitigen Unternehmung von „UC 19“ aufgeführt[1]).

„UB 37“, Oblt. z. S. Hans Valentiner.

22. 10.—1. 11. nach dem weſtlichen Teil des Engliſchen Kanals. Faſt während der ganzen Zeit herrſchte ſtürmiſcher Wind aus weſtlicher Richtung mit entſprechender, aus dem Atlantik in den Kanal hereinſtehender Dünung. Das einzige Ergebnis der Fahrt war die Verſenkung des engliſchen Schoners „Twig“, 128 T, am 24. 10., nördlich der Casquets (XII. 59).

„UB 37“, Oblt. z. S. Günther.

12.—16. 11. Kreuzfahrt in den Hoofden zur Ausbildung.

13. 11. die engliſchen Fiſchkutter „Our Boys“, 63 T, und „Superb“, 50 T, verſenkt (XII. 94, 95).

Torpedofehlſchuß auf engliſches Torpedoboot in Höhe von Yarmouth.

15. 11. einen Holländer und einen Schweden unterſucht, entlaſſen. — Bei Flamborough Head vier engliſche Kleine Kreuzer und drei Zerſtörer in Sicht, nicht herangekommen.

---

[1]) S. 316/318.

16. 11. Feuergefecht mit bewaffnetem Fischdampfer, der auf flaches Wasser entkommt.

26. 11.—9. 12. nach dem Englischen Kanal.

28. 11. größeren Frachtdampfer anzuhalten gesucht, der abdreht, aus Heckgeschütz feuert, mit überlegener Geschwindigkeit entkommt. Einen Norweger untersucht, entlassen. In Höhe von Portland die englischen Fischkutter „Catena", „Sea Lark", „Concord", „Provident", „Amphitrite", 36—44 T, versenkt (XII. 96—100). Vernichten weiterer Kutter durch Bewacher verhindert.

29. 11. am Westausgang des Kanals; feindlicher Tankdampfer eröffnet beim Anhalten Feuer, U-Boot taucht, kommt zum Torpedoschuß nicht heran.

30. 11. Untersuchung eines Dampfers durch französischen Bewacher unterbrochen. Vom getauchten U-Boot ist durch das Sehrohr zu beobachten, wie der Franzose an der Tauchstelle Wasserbombe wirft. Zwischen den Scillies und Ouessant:

1. 12. norwegischen D. „Erich Lindoe", 1087 T[1]), Kohlen von Glasgow nach Gibraltar (XIII. 37),

4. 12. griechischen D. „Fofo", 2615 T[1]), Kohlen von England nach St. Vincent (XIII. 38),

6. 12. dänischen D. „Halfdan", 1305 T[1]), Kohlen von England nach Italien (XIII. 39),

7. 12. französische Bark „Marguerite Dollfus", 1948 T, versenkt (XIII. 40).

8. 12. morgens bei Dunkelheit ↑-Torpedofehlschuß auf abgeblendeten Dampfer. Rückmarsch.

Der Verlust von „UB 37", Oblt. z. S. Günther, am 14. 1. 17.

Am 2. 1. 17 verließ „UB 37" Zeebrügge zu seiner letzten Fahrt in den Englischen Kanal. Wie später bekanntgeworden ist, wurde das Boot am 14. 1. 17, etwa zwischen Portland und Cherbourg, von dem englischen Q-Schiff „Penshurst" vernichtet.

Aus den vorliegenden Nachrichten über Handelsschiffsverluste ist zu schließen, daß „UB 37" vorher noch im westlichen Teil des Kanals am 5. 1. den norwegischen D. „Asta", 573 T (XIII. 124), am 7. 1. den norwegischen D. „Hansi", 1143 T (XIII. 125), und am 10. 1. den dänischen D. „Tuborg", 2043 T (XIII. 126), versenkt hat, dann am 14. 1. in der Mitte

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

des Kanals, nahe der Stelle, an welcher es dem Q-Schiff begegnete, den dänischen D. „Norma", 1997 T (XIII. 127).

Die amtliche englische Mitteilung über die Vernichtung enthält folgende Angaben:

„Am 14. 1. 17 um 4.24 nachmittags wurde das Q-Schiff „Penshurst", Q 7, in 50° 7′ N, 1° 47′ W von einem U-Boot angehalten. Das U-Boot kam bis auf 700 Yards (640 m), heran und eröffnete Feuer. Mit 14 Schuß erzielte es 2 Treffer. Q 7 erwiderte dann das Feuer; der erste Schuß traf den Turm des U-Boots und verursachte eine Explosion. Mehrere weitere Treffer. Das U-Boot sank über das Heck. Keine Überlebenden."

„UB 38", Kaptlt. Waßner.

12.—16. 11. nach dem Englischen Kanal.

13. 11. bei Beachy Head die englischen D. „Caterham", 1777 T, und „Bernicia", 957 T, sowie die französischen Schoner „St. Nicolas", 261 T, und „Riquette", 164 T, angehalten und mit Sprengpatronen versenkt (XII. 101—104). Amerikanischen Schoner untersucht, entlassen.

14. 11. morgens bei Dunkelheit abgeblendeten, als militärisches Hilfsschiff angesprochenen Dampfer durch ↑-Torpedoschuß versenkt — nach späterer Feststellung muß es der englische D. „Polpedn", 1510 T, gewesen sein —, ferner den norwegischen D. „Ullvang", 639 T[1]), mit Kriegsmaterial nach Frankreich, und französischen Schoner „Prof. Jalaguier", 223 T (XII. 105—107) nach Prisenordnung.

14. 11. abends bei Dunkelheit östlich Kap Barfleur ↑-Torpedotreffer gegen ein abgeblendetes unbekanntes Schiff, vermutlich französisches Torpedofahrzeug, das nicht gesunken zu sein scheint. Der Fall ist nicht aufgeklärt.

„UB 38", Oblt. z. S. Amberger.

30. 11.—5. 12. Kreuzfahrt in den Hoofden zur Ausbildung. Drei Holländer untersucht, entlassen. Sonst keine Ereignisse.

11.—22. 12. nach dem Englischen Kanal.

12. 12. morgens bei Dunkelheit in Höhe von Beachy Head unbekannten Dampfer, der von Zerstörer begleitet war und abgeblendet fuhr, durch ↑-Torpedoschuß versenkt; nach späterer Ermittlung wahrscheinlich englischer D. „Coath", 975 T (XIII. 73).

---

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

12. 12. nachmittags englischen Segler „Conrad", 164 T, gesprengt (XIII. 74).

13. 12. morgens ↑-Torpedofehlschuß auf abgeblendeten Dampfer.

15. 12. englisches Vollschiff „Naiad", 1907 T, angehalten und versenkt (XIII. 75),

17. 12. vor dem Bristol-Kanal spanischen D. „Ason", 2083 T, mit Kupfererz nach England[1]) (XIII. 76),

19. 12. westlich Ouessant französischen Segler „Océan", 339 T (XIII. 77).

11.—24. 1. 17 nach dem Westausgang des Englischen Kanals und St. Georgs-Kanal.

11. 1. abends beim Durchqueren der Dover-Straße in Überwasserfahrt ein Netz berührt, aber sogleich freigekommen.

15. 1. zwischen den Scillies und Ouessant französischen Segler „Indépendant", 153 T, angehalten und versenkt (XIII. 144),

16. 1. spanischen D. „Manuel", 2419 T[1]), mit Kupfererz nach England (XIII. 145),

18. 1. norwegischen D. „Asp", 1759 T[1]), mit Kohlen von England nach den Azoren (XIII. 146),

19. 1. englischen Segler „Lilian H.", 467 T (XIII. 147).

„UB 39", Oblt. z. S. Werner Fürbringer.

18.—30. 10. 16 nach dem westlichen Teil des Englischen Kanals.

20. 10. norwegischen D. „Secundo", 1512 T[1]), Eisenerz von Spanien nach Frankreich, und englischen D. „Midland", 4247 T, Weizen von Australien nach Frankreich, versenkt (XII. 36, 37),

21. 10. dänischen D. „Hebe", 775 T[1]), Blei und Früchte von Spanien nach England (XII. 38),

22. 10. norwegischen D. „Alix", 1510 T[1]), Eisenerz von Spanien, und dänischen D. „Helga", 1182 T[1]), Kork von Frankreich nach England (XII. 39, 40).

24. 10. ergebnisloses Gefecht mit bewaffnetem Dampfer. Bewachung auf der Linie Casquets—Ouessant wird stärker; daher weiter nach Westen gegangen. An den folgenden Tagen teils schweres Wetter, teils wenig Verkehr angetroffen; keine weitere Angriffstätigkeit. Insgesamt während

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

der 13tägigen Unternehmung nur an drei Tagen geeignetes Wetter für Überwassertätigkeit des U-Boots.

In der hohen Ozean-See erwies sich „UB 39" jedoch, wie alle Boote dieses verhältnismäßig kleinen Typs, als ausgezeichnetes Seeboot.

„UB 39", Oblt. z. S. Küstner.

12.—16. 11. Handelskrieg in den Hoofden zur Ausbildung des neuen Kommandanten.

13. 11. an der englischen Ostküste vor Grimsby englischen D. „Corinth", 3669 T, angehalten und versenkt (XII. 108). Zwei Zerstörer zwingen danach zu schnellem Tauchen und werfen Wasserbomben.

14. 11. bei Flamborough Head während Tauchfahrt in 25 m Tiefe in ein Stahlnetz geraten. Es gelingt, das U-Boot an die Oberfläche zu bringen und mittels Netzscheren zu befreien, ohne behelligt zu werden. Vorderes Sehrohr ist verbogen. — Wegen starker Bewachung ist über Wasser an den Dampferweg unter der englischen Ostküste nicht heranzukommen.

15. 11. bei einem Versuch, sich einer Flottille von Fischdampfern zu nähern, wird „UB 39" von sechs bis acht Fischdampfern gleichzeitig unter Feuer genommen.

Sonst noch drei neutrale Handelsschiffe untersucht, entlassen.

27. 11.—11. 12. nach dem Westausgang des Englischen Kanals.

28. 11. westlich Beachy Head die englischen D. „Alison", 286 T, „Alert", 289 T, und „Ramsgarth", 1553 T, angehalten und versenkt (XII. 109, 110, 112). Abends bei Dunkelheit ↑-Torpedofehlschuß auf abgeblendeten Dampfer.

29. 11. in Höhe von Portland englischen Segler „Grace", 135 T, gesprengt (XII. 113). Darauf Feuergefecht mit bewaffnetem Dampfer, als aussichtslos abgebrochen.

Später bewaffneten französischen D. „St. Philippe", 3418 T, der Widerstand leistet, im Feuergefecht niedergekämpft und mit Granaten zum Sinken gebracht (XII. 114).

30. 11. am Westausgang des Kanals norwegischen D. „Harald", 1083 T[1]), Wein und Lebensmittel von Algier nach Cherbourg, und japanischen D. „Nagata Maru", 3521 T, Reis von Kobe nach Le Havre, angehalten und versenkt (XII. 115, 116),

1. 12. französischen Schoner „Jeanne d'Arc", 204 T (XIII. 41),

2. 12. englischen D. „Palacine", 3286 T, Öl von New York nach Le Havre (XIII. 42),

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

3. 12. französischen Schoner „Primevère", 143 T, Kohlen von England nach Frankreich (XIII. 43),

6. 12. in der nördlichen Biscaya norwegischen D. „Amicitia", 1111 T[1]), Pyrit von Cardiff nach Frankreich (XIII. 44),

7. 12. spanischen D. „Bravo", 1214 T[1]), Kohlen von England nach Frankreich (XIII. 45),

8. 12. dänischen D. „Rollo", 1568 T[1]), norwegischen D. „Rakiura", 3600 T[1]), beide mit Kohlen von England nach Oran, norwegischen D. „Saga", 434 T[2]), der in Charter einer englischen Kohlenfirma leer von Frankreich nach England fuhr (XIII. 46—48).

Sonst noch drei Neutrale untersucht, entlassen.

27. 12. 16—11. 1. 17 nach dem Englischen Kanal und der Biscaya.

28. 12. bei Kap Barfleur in der Abenddämmerung großer abgeblendeter Dampfer mit zwei Schornsteinen in Sicht, begleitet von Zerstörer. Wird als Hilfskreuzer oder Transporter angesprochen, daher ↓-Torpedoangriff. Treffer. Sinken in der Dunkelheit nicht beobachtet. Wahrscheinlich war es der bewaffnete englische D. „Suffolk", 7573 T, der trotz des Torpedotreffers noch Portsmouth erreichte.

29./30. 12. in der Mitte des Kanals schlechtes Wetter.

31. 12. kurzes Feuergefecht mit Dampfer, wegen Nebels abgebrochen.

1. 1. 17 am Westausgang des Kanals englischen D. „Holly Branch", 3568 T, und französischen D. „Léon", 652 T, versenkt (XIII. 97, 98),

2. 1. englischen D. „Carlyle", 466 T (XIII. 99). In der Abenddämmerung in Nähe eines Dampfers aufgetaucht, welcher stoppt, als er das U-Boot bemerkt. Er wird daher für einen Neutralen gehalten. „UB 39" geht zu näherer Beobachtung auf 200 m heran, als plötzlich ein Schuß aus einem Geschütz unter der Brücke des Dampfers fällt, der über das U-Boot hinweggeht. Schnelltauchen. Dampfer entkommt in der Dunkelheit mit hoher Geschwindigkeit.

3. 1. in Höhe von La Rochelle eine französische Fischerflottille versenkt, bestehend aus den 15 Kuttern „Jeanne Mathilde", „Saint Jaques", „Pierre le Grand", „Columbia", „Diamant de la Couronne I", „Diamant de la Couronne II", „Formidable", „Honneur et Dévouement", „Marie Henriette", „Moderne", „La Pensée", „Petit Emile", „Richelieu", „Saint Paul", „Père Montfort", 25—40 T

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.
[2]) Schiff wurde ersetzt.

(XIII. 100—114), ferner norwegischen D. „Helgoy", 1806 T, der in Charter einer englischen Firma für Kohlentransporte zwischen England und Frankreich fuhr (XIII. 115),

4. 1. vor der Gironde-Mündung französischen Fischkutter „Gabrielle François", 37 T (XIII. 116),

5. 1. auf den Rückmarsch englischen D. „Allie", 1127 T, und norwegischen D. „Markland", 1627 T[1]), mit Grubenholz von Frankreich nach England (XIII. 117, 118).

An der französischen Küste mehrfach Behinderung durch Bombenflieger.

Auf dem Rückweg durch den Kanal meist stürmisches Wetter.

„UB 40", Oblt. z. S. Karl Neumann.

17. 8. 16 in Dienst gestellt, 3. 10. 16 Zeebrügge eingetroffen.

18.—26. 10. nach dem Englischen Kanal.

20. 10. englischen D. „Barbara", 3740 T, angehalten und versenkt (XII. 41),

21. 10. englischen Segler „Cock o' the Walk", 111 T (XII. 42),

22. 10. am Westausgang des Kanals französischen Schoner „Marie Stella", 106 T, und norwegischen D. „Risöy", 1130 T[1]), mit Kohlen von Cardiff nach Brest (XII. 43, 44).

Wegen Maschinenstörung Unternehmung abgebrochen.

5.—9. 11. nach dem Englischen Kanal.

6. 11. abends bei Dunkelheit vor Le Havre ↑-Torpedofehlschuß auf größeren abgeblendeten Dampfer. In der Nacht zum 7. 11. mehrere Anläufe vor Le Havre auf Dampfer, die durch Zerstörer gesichert waren; nicht zu Schuß gekommen.

7. 11. im östlichen Teil des Kanals norwegischen D. „Reime", 1913 T[1]), Kohlen von Newcastle nach Rouen (XII. 117),

8. 11. englischen D. „Killellan", 1971 T, versenkt (XII. 118).

Darauf Rückmarsch wegen Störungen am Geschütz und Kompaß.

15.—24. 11. nach dem Englischen Kanal.

16. 11. englischen Segler „Banguard", 142 T, und belgischen Fischkutter „Alphonse Marceline", 60 T, versenkt (XII. 119, 120),

17. 11. französische Bark „St. Rogatien", 1581 T (XII. 121).

18.—20. 11. stürmisches Wetter.

---

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

21. 11. französischen D. „Alice", 822 T, versenkt (XII. 122). Danach Dampfer ohne Flagge anzuhalten gesucht. Er dreht auf französische Küste zu, wird beschossen, vergrößert aber durch überlegene Geschwindigkeit den Abstand. Nachdem Treffer erzielt sind, kommen mehrere französische Fischkutter in die Schußlinie und eröffnen lebhaftes Feuer auf das verfolgende U-Boot, so daß dieses abgedrängt wird.

22. 11. norwegischen D. „City of Mexiko", 1511 T[1]), Kohlen nach Frankreich, und englische Bark „Grenada", 2268 T, versenkt (XII. 123, 124).

„UB 40", Oblt. z. S. Howaldt.

7.—10. 12., 26.—29. 12. 16 und 5.—9. 1. 17 Kreuzfahrten in den Hoofden. Dabei am 28. 12. 16 holländischen D. „Oldampt", 470 T[2]), mit Lebensmitteln nach England, als Prise nach Zeebrügge aufgebracht. Sonst keine Ereignisse.

Die UC-Boote des Marinekorps.

Karten XII und XIII.

Die Verwendung der 4 UC I- und der 8 UC II-Boote, welche im Winter 1916/17 zur U-Flottille Flandern gehörten, ging im allgemeinen nach den gleichen Grundsätzen und unter denselben militärischen Bedingungen vor sich wie im Sommer 1916. Zu bemerken ist nur, daß nach dem Hinzutreten einer größeren Zahl der leistungsfähigen C II-Boote die Grenzen des Aufgabenkreises der kleinen C I-Boote zu ihrer Entlastung enger gesteckt wurden. Nach dem entlegenen Teil der englischen Ostküste in Gegend von Flamborough Head, sowie nach Westen jenseits der Dover-Straße wurden von Oktober 1916 ab nur noch UC II-Boote entsandt, welche mit ihrer Geschütz- und Torpedobewaffnung zugleich für die Handelskriegführung dienstbar gemacht werden konnten.

Die Unternehmungen der UC I-Boote gegen die Themse-Mündung.

Skizze 9, Seite 192/193.

„UC 6", Oblt. z. S. Günther.

15. 10. 16 Sperre 176 bei der Elbow Boje.
22. 10. 16 = 180a, b vor dem Queens Channel.

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.
[2]) Schiff und Teil der Ladung eingezogen.

22. 10. 16 Sperre 180c östlich Tongue Feuerschiff.
3. 11. 16 = 188 vor dem Queens Channel.
Keine Wirkung ermittelt.

„UC 6", Oblt. z. S. v. Zerboni di Sposetti.

10. 11. 16 Sperre 192 in Nähe der Elbow Boje.
16. 12. 16 = 213 östlich Kentish Knock.
6. 1. 17 = 225 westlich North Goodwin Feuerschiff (Skizze 5).
14. 1. 17 = 228 vor dem Queens Channel.
19. 1. 17 = 232 Nordausgang der Downs bei N-Foreland.
Keine Wirkung ermittelt.

„UC 11", Oblt. z. S. Schmitz.

25. 10. 16 Sperre 183 nördlich Kentish Knock.
8. 11. 16 = 190 am Nordende des Long Sand.
15. 11. 16 = 194 nordöstlich Sunk Feuerschiff.
22. 11. 16 = 200 östlich Kentish Knock.
28. 11. 16 = 204 bei Sunk Feuerschiff.

Auf dem Anmarsch am 28. 11. traf „UC 11" bei Inner Gabbard das beschädigt auf dem Wasser treibende englische Flugzeug Nr. 3324. Die beiden englischen Fliegeroffiziere wurden als Kriegsgefangene auf das U-Boot genommen, das Flugzeug wurde durch Gewehrschüsse in die Schwimmer versenkt. Herbeikommende englische Zerstörer verhinderten eine Untersuchung des Flugzeugs.

16. 12. 16 Sperre 215 zwischen Long Sand und Sunk Feuerschiff.
27. 12. 16 = 220 östlich Shipwash.
14. 1. 17 = 229 bei Sunk Feuerschiff.

Auf den Sperren sind gesunken:

22. 11. 16 Sperre 194 holländischer D. „Helena", 1798 T (XII. 158).
29. 11. 16 = 204 englischer Trawler „Lord Airedale", 215 T (XII. 159).
17. 12. 16 = 215 dänischer D. „Michail Ontschoukoff", 2118 T (XIII. 58).
29. 12. 16 = 220 bewaffneter englischer Regierungskohlendampfer „Zoroaster", 3803 T (XIII. 59).

„UC 4", Oblt. z. S. Reimarus.

2. 12. 16 Sperre 206 Nordende Galloper Sand.
Keine Wirkung.

Die Unternehmungen der UC I-Boote nördlich der Themse bis zur Sizewell Bank.

Skizze 2, Seite 56/57.

„UC 4", Oblt. z. S. Buch.

18. 10. 16 Sperre 177 südlich Aldborough Napes.
Keine Wirkung.

„UC 4", Oblt. z. S. Howaldt.

24. 11. 16 Sperre 203 vor Orfordneß.

Auf der Sperre ist am 25. 11. 16 der englische Trawler „Burnley", 275 T, gesunken (XII. 85) und am 5. 12. 16 der englische Trawler „Tervani", 457 T (XIII. 54).

„UC 4", Oblt. z. S. Reimarus.

8. 12. 16 Sperre 208 östlich Orfordneß.
27. 12. 16 = 221 vor Orfordneß.
6. 1. 17 = 227 nördlich Aldborough Napes.
15. 1. 17 = 230 südöstlich Aldborough Napes.

Auf Sperre 230 sanken:
18. 1. 17 der dänische D. „Dagmar", 768 T (XIII. 176).
20. 1. 17 der englische Trawler „New Comet", 177 T (XIII. 177).

„UC 11", Oblt. z. S. Schmitz.

19. 10. 16 Sperre 179 östlich Shipwash.

Auf der Sperre sank:
26. 10. 16 der englische Trawler „Lord Roberts", 293 T (XII. 26).

„UC 11", Oblt. z. S. Dittfurth.

8. 12. 16 Sperre 209 nordöstlich Shipwash.
6. 1. 17 = 224 östlich Shipwash.
23. 1. 17 = 239 östlich Shipwash.

Auf den Sperren gesunken:
9. 12. 16 Sperre 209 englischer D. „Harlington", 1089 T (XIII. 55).
9. 12. 16 = 209 = D. „Harlyn", 1794 T (XIII. 56).
9. 12. 16 = 209 = D. „Forth", 1159 T (XIII. 57).
8. 1. 17 = 224 = Drifter „Cape Colony", 82 T (XIII. 129).

„UC 6", Oblt. z. S. v. Zerboni di Sposetti.

16. 11. 16 Sperre 198 nördlich Outer Gabbard.

Auf dem Rückmarsch am 17. 11. abends brach die Kupplung des Dieselmotors, so daß dieser ganz ausfiel. Über Nacht 17./18. kam Windstärke 9—10 auf, die sich im Laufe des 18. zum Orkan steigerte. Durch Funkspruch und Brieftaube wurde Schlepperhilfe für das manövrierunfähige Boot angefordert. Nachts 18./19. auf Grund gelegt. Trotz 30 m Tiefe wird das Aufstoßen des Boots auf den Grund bedenklich.

19. und 20. 11. in Nähe des feindlichen Minennetzgebietes bei Schouwen Bank bewegungslos getrieben. Der geringe elektrische Stromvorrat der Batterie mußte für äußerste Notfälle durch Abstellen von Heizung, Licht, Kreiselkompaß und Kochapparat gespart werden. Zeitweise Segel gesetzt, um Weg zu gewinnen. Bei ablaufendem Strom geankert oder wegen U-Bootsgefahr auf Grund gelegt. Schließlich am 21. 11. vormittags von einem ausgesandten Torpedoboot des Marinekorps gefunden und nach Zeebrügge eingeschleppt.

27. 12. 16 Sperre 218 südlich Shipwash Feuerschiff.
23. 1. 17 = 233 östlich Shipwash Feuerschiff.

Auf Sperre 218 sanken:

29. 12. 16 englischer D. „Lonada", 1286 T (XIII. 95).
29. 12. 16 = Minensucher „Ludlow", 810 T (XIII. 96).

Die UC I-Boote vor Southwold, Lowestoft und Yarmouth.

Skizze 3, Seite 61.

„UC 4", Oblt. z. S. Howaldt.

26. 10. 16 Sperre 184 vor Southwold.
7. 11. 16 = 189 vor Lowestoft.

Auf den Sperren gesunken:

27. 10. 16 Sperre 184 norwegischer D. „Bygdö", 2345 T (XII. 60).
28. 10. 16 = 184 englischer D. „Sparta", 480 T (XII. 61).
9. 11. 16 = 184 = Regierungskohlendampfer „Sunnifide", 447 T (XII. 84).
3. 12. 16 = 189 englischer Trawler „Remarko", 245 T (XIII. 53).

„UC 4", Oblt. z. S. Reimarus.

15. 12. 16 Sperre 214 vor Lowestoft.
23. 1. 17 = 238 südlich Corton Feuerschiff, Yarmouth.

Auf Sperre 214 ist am 7. 1. 17 der englische Trawler „Donside", 182 T, gesunken (XIII. 128 a).

Die UC I-Boote vor der belgischen und französischen Küste zwischen Nieuport und Calais.

Skizze 5, Seite 64/65.

„UC 1", Oblt. z. S. Küstner.

5. 10. 16 Sperre 174 vor Calais.
23. 10. 16 = 181 östlich Calais.
3. 11. 16 = 187 vor Gravelines.

Auf Sperre 187 ist am 8. 11. 16 der englische Zerstörer „Zulu", 1027 t, aufgelaufen und beschädigt worden.

„UC 1", Oblt. z. S. Thielmann.

10. 11. 16 Sperre 191 vor Gravelines.
16. 11. 16 = 193 zwischen den Sänden von Dünkirchen.
23. 11. 16 = 201 vor Calais.
1. 12. 16 = 205 vor Calais.
8. 12. 16 = 207 vor Gravelines.
15. 12. 16 = 212 vor Gravelines.

Diese Sperren sind sämtlich durch die französischen Minensuchfahrzeuge entdeckt worden, bevor sie in Wirkung traten.

„UC 1", Oblt. z. S. Steckelberg.

27. 12. 16 Sperre 219 vor Calais.
6. 1. 17 = 226 zwischen Gravelines und Calais.

Auf Sperre 219 ist am 28. 12. 16 das französische Torpedoboot „317", 98 t, gesunken; auch der bewaffnete englische D. „Sussex", 5686 T, lief am 1. 1. 17 auf diese Minen, konnte aber noch auf Strand gesetzt werden.

„UC 1", Oblt. z. S. Thielmann.

14. 1. 17 Sperre 231 vor Gravelines.
23. 1. 17 = 240 = =

Auf Sperre 231 ist am 15. 1. 17 der bewaffnete englische D. „Port Nicholson", 8418 T, gesunken (XIII. 143).

Die Unternehmungen der UC II-Boote zum Minenlegen und Handelskrieg zwischen Yarmouth und Flamborough Head.

Skizze 4, Seite 62/63.

„UC 17", Oblt. z. S. Wenninger, 21.—26. 10. 16.

23. 7. 16 in Dienst gestellt; 2. 10. Zeebrügge eingetroffen.

22./23. 10. nachts Sperre 182 zwischen der Humber-Mündung und Flamborough Head.

23.—25. 10. mehrere neutrale Handelsschiffe untersucht und unverdächtig befunden, kein feindliches gesichtet.

25. 10. wegen schlechten Wetters Rückmarsch.

Auf der Sperre 182 ist am 21. 11. 16 der schwedische D. „Faunus", 806 T, gesunken (XII. 111).

„UC 18", Oblt. z. S. Kiel, 23.—29. 10. 16.

5. 8. 16 in Dienst gestellt; 19. 10. Zeebrügge eingetroffen.

25. 10. Sperre 185 in drei Gruppen nördlich und südlich des Newarp Feuerschiffs, nördlich Yarmouth.

27. 10. Rückmarsch, da die Witterung zum Handelskrieg zu ungünstig.

Auf der Sperre 185 sind gesunken:

3. 11. 16 der englische Trawler „Glenprosen", 224 T (XII. 65).
5. 11. 16 = = = „Cantatrice", 302 T (XII. 66).
9. 11. 16 = = Minensucher „Fair Maid", 430 T (XII. 67).

„UC 19", Oblt. z. S. Nitzsche, 15.—21. 11. 16.

22. 8. 16 in Dienst gestellt; 9. 11. Zeebrügge eingetroffen.

17. 11. Sperre 197 in vier Gruppen von Newarp Fschff. nach Norden, westlich des Haisborough Sandes.

Wegen stürmischen Wetters kein Handelskrieg.

Auf Sperre 197 sank am 24. 11. 16 der englische Trawler „Dhoon", 275 T (XII. 133 a), am 9. 1. 17 der schwedische D. „Fernebro", 1440 T (XIII. 181), und am 11. 1. 17 der norwegische D. „Ole Bull", 1640 T (XIII. 182).

„UC 46", Oblt. z. S. Moecke, 4.—9. 12. 16.

15. 9. 16 in Dienst gestellt; 29. 11. Zeebrügge eingetroffen.

7. 12. abends Sperre 210 a bei Flamborough Head,

8. 12. morgens Sperre 210 b zwischen Flamborough Head und dem Humber.

Keine Vorfälle im Handelskrieg.

Auf Sperre 210 b sank am 21. 12. 16 der norwegische D. „Modig", 1704 T (XIII. 90).

„UC 26", Oblt. z. S. Graf v. Schmettow, 25.—29. 1. 17.

27. 1. 17 Sperre 241 im Dampferweg bei Inner Dowsing Fschff. südlich der Humber-Mündung.

In dem regen Schiffsverkehr an der englischen Ostküste konnte wegen der starken Bewachung Handelskrieg nicht geführt werden. Auf dem Rückmarsch in Höhe der Themse-Mündung einen Dampfer mit holländischer Flagge untersucht, in Ordnung befunden.

Die kurze Unternehmung sollte zur Ausbildung eines neuen Leitenden Ingenieurs des U-Boots dienen.

Auf der Sperre 241 sind am 28. 1. 17 die norwegischen D. „Argo", 1261 T, und „Heimland", 506 T, gesunken (XIII. 178, 179).

„UC 47", Oblt. z. S. Hundius, 27.—30. 1. 17.

13. 10. 16 in Dienst gestellt; 23. 1. 17 Zeebrügge eingetroffen.

28. 1. Sperre 242 in drei Gruppen südlich Flamborough Head.

Für die Ausübung des Handelskrieges zu starker Seegang. Auf der Sperre 242 sanken: am 31. 1. 17 der norwegische D. „Modiva", 1276 T (XIII. 180), und am 1. 2. 17 der norwegische D. „Portia", 1127 T. Letzterer ist in der Karte XIII nicht mehr enthalten, da diese mit Ende Januar 1917 abschließt.

Minenunternehmungen und Handelskrieg der UC II-Boote im Englischen Kanal, an der englischen und französischen Westküste.

Skizzen 6, 11 und 12, Seite 66/67, 308/309, 320/321.

„UC 16", Oblt. z.S. v. Werner, 17.—20. 10. 16.

18. 10. 16 Sperre 178 a bei Folkestone
19. 10. 16 = 178 b am Royal Sovereign Fschff.
19. 10. 16 = 178 c vor Newhaven
19. 10. 16 = 178 d bei Beachy Head
} (Skizze 6).

Am 19. 10. abends wegen anhaltenden schlechten Wetters Rückmarsch.

20. 10. abends östlich der Dover-Straße, südlich der Sandettié Bank, während des Überwassermarsches in treibendes Netz geraten, das mit Netzschere geschnitten werden konnte.

Von den Sperren 178 a und d ist keine Wirkung ermittelt. Auf Sperre 178 b ist am 19. 10. 16 der englische D. „Alaunia", 13 405 T (XII. 22) gesunken, auf Sperre 178 c am 22. 10. 16 der holländische D. „Fortuna", 1254 T (XII. 23).

„UC 16", 6.—19. 11. 16.

9. 11. 16 abends Sperre 196 a bei Royal Sovereign Fschff. (Skizze 6).
10. 11. 16 morgens = 196 b bei Beachy Head (Skizze 6).
11. 11. 16 = = 196 c bei St. Catherine Point, Insel Wight (Skizze 11 : A).

Darauf am Westausgang des Englischen Kanals und über Ouessant hinaus im nördlichen Teil der Biscaya Handelskrieg. Gemäß Prisenordnung wurden versenkt:

11. 11. norwegischer D. „Daphne", 1389 T[1]), mit Kohlen von England nach Frankreich (XII. 86), und englischer Segler „Veronica", 27 T (XII. 87),

13. 11. französischer Segler „Marie Thérèse", 156 T (XII. 88),

14. 11. die französischen Segler „Salangane", 125 T, „Nominoe", 327 T, und „Notre Dame de Bon Secours", 81 T (XII. 89—91),

16. 11. französischer Segler „Lélia", 29 T (XII. 92).

Zwei größere Dampfer, die „UC 16" anzuhalten suchte, entkamen durch überlegene Geschwindigkeit.

Durch Nebel und starken Seegang wurde die Tätigkeit von „UC 16" zeitweise unterbrochen.

Von Sperre 196 c ist keine Wirkung ermittelt; auf einer der Sperren 196 a oder b sank am 16. 11. 16 der bewaffnete englische D. „Basco", 1914 T (XII. 93).

„UC 16", 20.—27. 12. 16.

22. 12. 16 abends Sperre 217 a bei Dungeneß,
23. 12. 16 morgens = 217 b und c bei Royal Sovereign Fschff.,
23. 12. 16 = = 217 d bei Beachy Head,
24. 12. 16 abends = 217 e bei Owers Fschff., südöstlich Portsmouth (Skizze 11).

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

25. 12. Schwerer Seegang. Infolge der heftigen Stampfbewegungen bricht der Lagerbock der vorderen Tiefenruder des U-Boots. Auch wäre ein Anhalten von Handelsschiffen in dem herrschenden stürmischen Wetter nicht angängig gewesen. Daher vorzeitiger Rückmarsch.

Von den Sperren 217 a—e ist keine Wirkung festgestellt worden.

„UC 16", 15. 1.—1. 2. 17.

17. 1. morgens Sperre 235 a und b auf dem Dampferwege östlich Sovereign Fschff. (Skizze 6).

17. 1. vormittags Sperre 235 c bei Owers Fschff. (Skizze 11 : A).

Danach Handelskrieg am Westausgang des Englischen Kanals und in der Biscaya, oft beeinträchtigt durch schwere See. Gemäß Prisenordnung versenkt:

18. 1. italienischen D. „Taormin", 2457 T, Erz nach England (XIII. 148),

19. 1. die norwegischen D. „Reinunga", 1147 T[1]), „Anna", 1237 T[1]), „Theresedal", 1762 T[2]), Futter- und Lebensmittel nach England (XIII. 149—151),

21. 1. französischen Segler „Couronne", 169 T (XIII. 152),

23. 1. norwegischen D. „Ymer", 1124 T[2]), Eisenerz nach England (XIII. 153).

Ein größerer feindlicher Dampfer vermochte sich wieder durch überlegene Bewaffnung und hohe Geschwindigkeit in Sicherheit zu bringen.

Von den Sperren 235 a—e ist keine Wirkung festgestellt worden.

„UC 26", Oblt. z. S. Graf v. Schmettow, 24. 10.—1. 11. 16.

25. 10. 16 morgens Sperre 186 a und b bei Boulogne (Skizze 6).
25. 10. 16 mittags = 186 c vor Dieppe (Skizze 12 : A).
25. 10. 16 abends = 186 d vor Le Havre (Skizze 12 : B).
26. 10. 16 vormittags = 186 e vor Cherbourg (Skizze 12 : C).

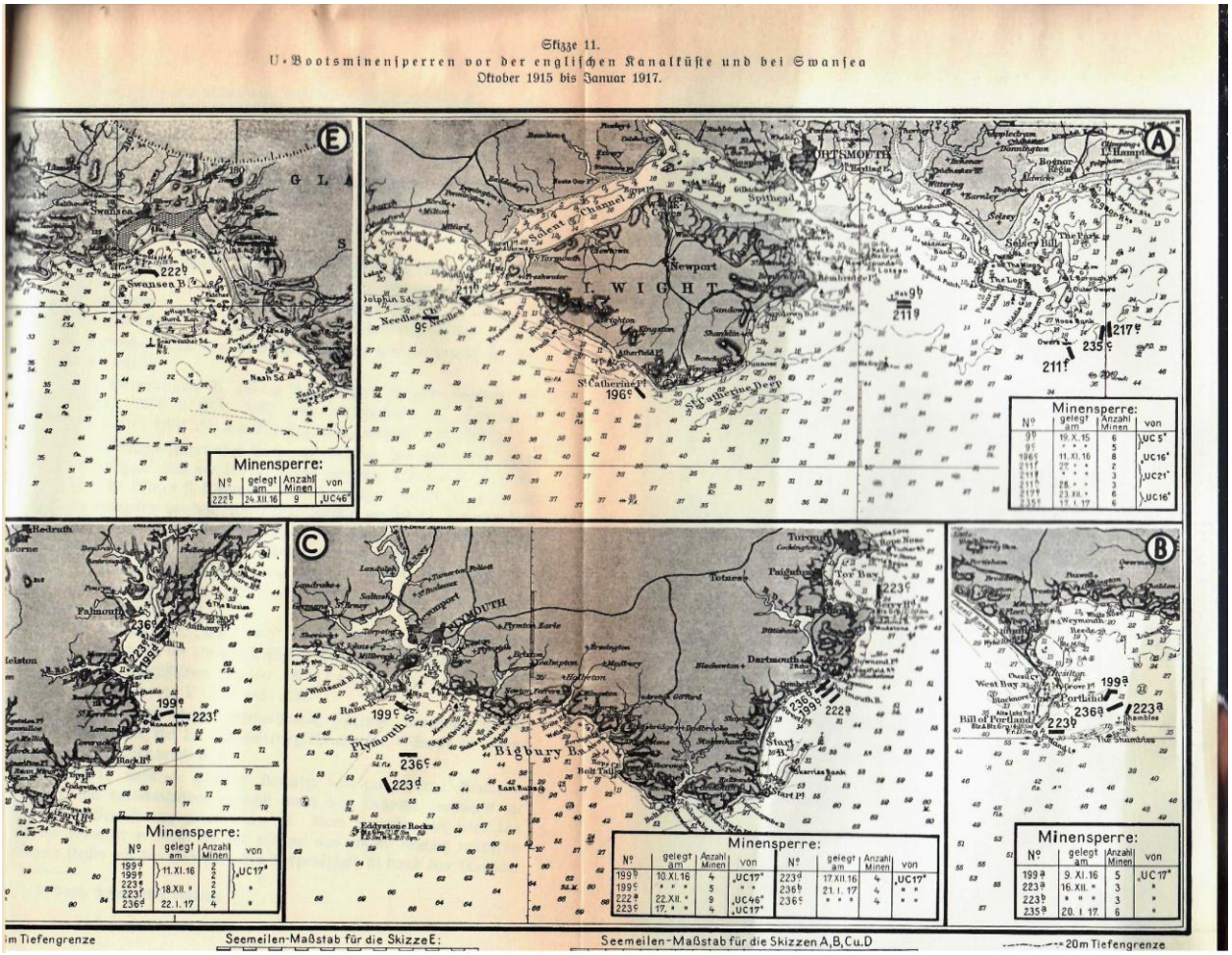
27.—31. 10. Überwassertätigkeit durch stürmisches Wetter verhindert. Rückmarsch.

Auf diesen Sperren sind gesunken:

27. 10. 16 Sperre 186 a, b französischer Fischdampfer „Blanc Nez", 247 T (XII. 62).

---

[1]) Schiff und Ladung wurden ersetzt.
[2]) Durch Prisengericht bestätigt.


Skizze 11.
U-Bootsminensperren vor der englischen Kanalküste und bei Swansea
Oktober 1915 bis Januar 1917.
E
A
B
C
D
I. WIGHT
Minensperre:
Seemeilen-Maßstab für die Skizze E:
Seemeilen-Maßstab für die Skizzen A, B, C u. D
20m Tiefengrenze

28. 10. 16 Sperre 186 e englisches Lazarettschiff „Galeka", 6772 T (XII. 63).
30. 10. 16 = 186 e französischer Fischdampfer „Saint Hubert", 216 T (XII. 64).

„UC 26", 13.—27. 11. 16.

14. 11. 16 vormittags Sperre 202 a nördlich Boulogne (Skizze 6).
15. 11. 16 = = 202 b vor Le Havre (Skizze 12 : B).
16. 11. 16 morgens = 202 c vor Cherbourg (Skizze 12 : C).
20. 11. 16 nachmittags = 202 d und e vor Cherbourg (Skizze 12 : C).

Im westlichen Teil des Englischen Kanals sodann gemäß Prisenordnung versenkt:

16. 11. portugiesischer D. „San Nicolao", früherer deutscher D. „Dora Horn", 2679 T (XII. 125), und norwegischer D. „Joachim Brinch Lund", 1604 T[1]), mit Eisenerz nach England (XII. 126).

Die beabsichtigte Fahrt nach Bordeaux, um dort den Rest der Minenladung auszulegen, wird am 16. 11. wegen schlechten Wetters aufgegeben. Die letzten sechs Minen sind dann, wie oben erwähnt, am 20. 11. noch bei Cherbourg geworfen worden. Unterwegs dorthin am 19. 11. norwegischen D. „Finn", 3806 T[1]) (XII. 127), Kohlen von England nach Italien, versenkt; Boote zur Küste geschleppt. Weiter wurden versenkt:

21. 11. französischer Segler „Cap Lihou", 252 T (XII. 128),

22. 11. norwegischer D. „Trym", 1801 T[1]), Kohlen von England nach Frankreich (XII. 129),

23. 11. dänischer D. „Dansted", 1492 T[1]), mit gleicher Ladung (XII. 131), Besatzung an einen griechischen Dampfer abgegeben,

25. 11. die französischen Schoner „Alfred de Courcy", 164 T, und „Malvina", 111 T (XII. 132, 133).

Ferner sind von dieser Unternehmung folgende Vorgänge zu erwähnen, welche die Art der Handelskriegführung der U-Boote in jenem Zeitabschnitt veranschaulichen.

Am 22. 11. wird ein größerer Dampfer vom getauchten U-Boot angesteuert, um vorsichtshalber zunächst durch das Sehrohr beobachtet zu werden, ob Bewaffnung zu erkennen ist. Vom Dampfer aus wird das Sehrohr bemerkt; er dreht ab und eröffnet aus einem Geschütz mittleren Kalibers Feuer auf das Sehrohr. Ein Torpedoschuß ist durch das Manöver

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

des Dampfers vereitelt. Anhalten vom aufgetauchten U-Boot kommt wegen der Überlegenheit der feindlichen Bewaffnung nicht in Frage.

Ein anderer Dampfer wird an demselben Tage in gleicher Weise durch das Sehrohr beobachtet. Er führt keine Flagge und keinerlei Abzeichen; am Heck ein verdeckter Aufbau, aus dem ein Geschützrohr hervorzusehen scheint. „UC 26" macht sich durch Höhersteuern bemerkbar, um den Dampfer möglichst zum Demaskieren zu veranlassen und dann einen Torpedoschuß anzubringen, der befehlsgemäß nur nach voraufgegangener feindlicher Handlung eines Handelsschiffs zulässig ist. Das Vorhaben gelingt. Das U-Boot wird gesehen, der Verschlag auf dem Heck des Dampfers fällt auseinander, das Geschütz wird auf das U-Boot gerichtet, und der Dampfer beginnt abzudrehen. Aber der sofortige Torpedoschuß von „UC 26" trifft noch. Die Besatzung geht in die Boote, der Dampfer sinkt. Es war der englische Dampfer „Brierton", 3255 T (XII. 130).

Am 26. 11. wird wieder ein großer Dampfer vom U-Boot unter Wasser betrachtet, der Kurs auf Le Havre hat. Das Schiff führt weder Flagge noch Abzeichen, ist grau gemalt und trägt deutlich ein starkes Heckgeschütz. Der feindliche Charakter des Dampfers ist außer Zweifel, aber keine Merkmale sind gegeben, die untrüglich auf ein militärisches Hilfsschiff schließen lassen; also keine Gelegenheit zu einem warnungslosen Torpedoschuß. Der Kommandant „UC 26" macht deshalb den gleichen Versuch, wie am 22. 11., durch auffallendes Zeigen des Sehrohrs den Gegner zum Schießen zu veranlassen, um so den Torpedoschuß zu rechtfertigen. Der Dampfer erkennt das Sehrohr, macht jedoch von dem Geschütz keinen Gebrauch, sondern dreht ab und verhindert dadurch den Torpedoschuß.

Auf den Sperren von „UC 26" sind gesunken:

16. 11. 16 Sperre 202 b englischer Trawler „Anthony Hope", 288 T (XII. 126 a).

10. 12. 16 = 202 d, e englischer D. „Strathalbyn", 4331 T (XIII. 60).

Am 15. 11. 16 lief außerdem der englische D. „Saint Leonards", 4574 T, auf Sperre 202 b und am 17. 11. 16 der bewaffnete englische Transportdampfer „Monmouth", 4078 T, auf Sperre 202 c. Beide Schiffe konnten noch in den Hafen gebracht werden.

„UC 17", Oblt. z. S. Wenninger, 4.—20. 11. 16.

Auf dem Marsch durch den Englischen Kanal nach Westen folgende Schiffe gemäß Prisenordnung versenkt:

6. 11. französischen Schoner „Fanelly", 309 T (XII. 72),

7. 11. die norwegischen D. „Furulund", 1818 T[1]) (XII. 73), und „Tuhaug", 928 T[1]) (XII. 75), beide mit Kohlen von England nach Frankreich, sowie englischen D. „Suffolk Coast", 780 T (XII. 74).

9. 11. 16 abends	Sperre	199 a	vor	Portland
10. 11. 16 morgens	=	199 b	=	Dartmouth
10. 11. 16 abends	=	199 c	=	Plymouth
11. 11. 16 morgens	=	199 d	=	Falmouth

(Skizze 11 : B, C und D).

An den folgenden Tagen im westlichen Teil des Englischen Kanals versenkt:

11. 11. norwegischen D. „Seierstad", 995 T[1]), Kohlen von England nach Frankreich (XII. 77),

14. 11. französische Bark „La Rochejaqueleine", 2200 T, Weizen nach England (XII. 78), und spanischen D. „Diz Mendi", 2103 T[1]), Eisen nach England (XII. 79),

15. 11. französischen Schoner „Alcyon", 59 T (XII. 80), und norwegischen D. „Torridal", 688 T[1]), Eisen nach England (XII. 81),

16. 11. die französischen Segler „Eugénie", 65 T (XII. 82), und „Petit Jean", 126 T (XII. 83).

Besondere Vorkommnisse:

Am 11. 11. Vm. wird „UC 17" von einem Dampfer, der plötzlich aus dem Nebel heraustritt, unter Feuer genommen. Das U-Boot macht sich den Nebel durch schnelles Abdrehen zunutze.

14. 11. einen Dampfer durch Warnungsschuß zum Stoppen aufgefordert. Dieser dreht auf das U-Boot zu und eröffnet Feuer. U-Boot taucht, da die Aufschläge bald nahe liegen. Anlauf zum Torpedoschuß gelingt nicht. — Anhalten mehrerer Segler wird durch englische Zerstörer verhindert.

11. und 15. 11. je einen Dampfer mit neutraler Flagge angehalten, freigelassen.

15. 11. abends, ein Dampfer dreht nach Warnungsschuß des U-Boots ab, feuert aus zwei Geschützen, entkommt durch überlegene Geschwindigkeit.

Auf der Sperre 199 b ist am 10. 11. 16 der englische Trawler „Benton Castle", 283 T, gesunken (XII. 76).

Sonst keine Wirkung der Minen.

---

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

„UC 17", 14.—30. 12. 16.

15. 12. Vm. in der Mitte des Englischen Kanals englischen D. „Red Rose", 401 T, angehalten. Nachdem die Besatzung das Schiff verlassen hatte, und als die Sprengmannschaft des U-Boots nach dem Dampfer unterwegs war, kamen ein Zerstörer und ein U-Bootsjäger heran, so daß vom Versenken Abstand genommen werden mußte.

15. 12. Nm. englischen Schoner „Constance Mary", 177 T, versenkt (XIII. 78).

16. 12. Sperre 223 a und b vor Portland (Skizze 11 : B).

17. 12. morgens Sperre 223 c auf der Reede von Brixham in der Tor Bay (Skizze 11 : C).

17. 12. Vm. französischen Schoner „Alerte", 175 T, versenkt (XIII. 79).

17. 12. abends Sperre 223 d vor Plymouth (Skizze 11 : C).

18. 12. morgens Sperre 223 e und f vor Falmouth (Skizze 11 : D).

Danach gemäß Prisenordnung versenkt:

18. 12. die französischen Schoner „Quo Vadis", 109 T, „Maria Louise", 108 T, und „Vague", 166 T (XIII. 80—82),

20. 12. vor Bordeaux französischen Fischkutter „St. Antoine de Padua", 32 T, und französischen Fischdampfer „Otarie II", 109 T (XIII. 83, 84),

24. 12. auf dem Rückmarsch aus der Biscaya am Westausgang des Englischen Kanals englischen D. „Bargany", 872 T (XIII. 86),

25. 12. französischen Schoner „Courlis", 181 T (XIII. 87),

28. 12. norwegische Bark „Union", 564 T[1]), mit Farbholz nach Frankreich (XIII. 88), und englischen Schoner „Pitho", 150 T (XIII. 89).

Besonderes:

18.—21. 12. Aufenthalt in der Biscaya. Dort vor der französischen Westküste fast keinen Schiffsverkehr beobachtet. In diesen Tagen dort Windstärke 6—8 und schwere See angetroffen.

27. 12. holländischen D. „Vulcanus", 1811 T, angehalten; Teil der Ladung, Bannware, über Bord werfen lassen. Sonst während der Unternehmung noch sieben neutrale Dampfer untersucht, entlassen. —

Sperren 223 a—d keine Wirkung. Auf den Sperren 223 e oder f sank am 21. 12. 16 der englische Trawler „St. Ives", 325 T (XIII. 85).

---

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

„UC 17", 18. 1.—1. 2. 17.

Auf dem Hinweg durch die Dover-Straße nachts 18./19. 1. fährt „UC 17", aufgetaucht marschierend, in Höhe von Dover gegen das Oberliek eines Stahlnetzes, welches durchbrochen wird. Etwa 40 m Netzteile mit Auftriebsbojen bleiben am Boot hängen. Es gelingt, sie binnen einer halben Stunde durch Rückwärtsgang abzustreifen.

20. 1. Nm. dänischen Schoner „Standard", 217 T[1]), China Clay nach England, angehalten und versenkt (XIII. 171).

20. 1. 17 abends Sperre 236 a vor Portland (Skizze 11 : B).
21. 1. 17 morgens = 236 b = Dartmouth (Skizze 11 : C).
21. 1. 17 abends = 236 c = Plymouth (Skizze 11 : C).
22. 1. 17 morgens = 236 d = Falmouth (Skizze 11 : D).

22. 1. Vm. französischen Schoner „Gaulois", 75 T, mit Granaten versenkt (XIII. 172), während ein Bewacher bereits Feuer auf das U-Boot eröffnet. Danach Feuergefecht mit dem Bewacher aufgenommen, jedoch bald getaucht, als die feindlichen Aufschläge deckend liegen. Elf weitere französische Schoner steuern unter dem Schutz zweier bewaffneter Dampfer nach Norden. Trotz mehrstündigen Bemühens muß „UC 17" den Versuch, an einen der Segler heranzukommen, aufgeben, da der gesicherte Geleitzug dicht geschlossen bleibt.

Ferner werden versenkt:

22. 1. 17 schwedischer D. „D. A. Brodin", 1996 T[1]), mit Kohlen nach Porto Grande (XIII. 173),

23. 1. belgischer D. „Egypte", 2412 T (XIII. 174), und französischer Schoner „Ophelia", 159 T (XIII. 175).

24. 1. einen größeren bewaffneten feindlichen Dampfer vorbeigelassen, weil Feuergefecht wegen Seegangs für das U-Boot aussichtslos.

An den folgenden Tagen Windstärke 6—10 ohne Nachlassen; daher Rückmarsch.

Sperren 236 a, b und c keine Wirkung.

Auf Sperre 236 d am 1. 2. 17 der holländische D. „Epsilon", 3211 T, gesunken. Der Versenkungsort des letzteren erscheint nicht in den Kartenanlagen, da diese mit Januar 1917 abschließen.

„UC 18", Oblt. z. S. Kiel, 4.—19. 11. 16.

5. 11. 16 morgens Sperre 195 a nördlich Boulogne
5. 11. 16 = = 195 b vor Boulogne
} Skizze 6.

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

Auf dem anschließenden Marsch durch den Englischen Kanal wegen stürmischen Wetters keine Tätigkeit.

9. 11. bei Ouessant englischen D. „Marga", 674 T, angehalten und mit Granaten versenkt (XII. 68), trotzdem zwei hinzukommende bewaffnete Dampfer durch Geschützfeuer das U-Boot daran zu hindern suchten.

10. 11. morgens Sperre 195 c und d vor Brest (Skizze 12: D).

10.—12. 11. Nebel.

Darauf am Westausgang des Englischen Kanals versenkt:

13. 11. französischen Schoner „Lilloise", 165 T (XII. 70),

16. 11. englischen D. „Trevarrack", 4199 T (XII. 71).

An dem Jagen des letzteren war auch „UC 26" beteiligt.

Auf der Sperre 195 a ist am 10. 11. 16 der englische Segler „H. M. W.", 75 T, gesunken (XII. 69).

Auf Sperre 195 c lief am 15. 11. 16 der bewaffnete englische D. „Lake Michigan", 9288 T, gelangte jedoch noch nach Brest.

„UC 18", 10.—24. 12. 16.

11. 12. im Englischen Kanal dänischen D. „Inger", 786 T[1]), mit Früchten nach London, versenkt (XIII. 61).

13. 12. morgens Sperre 216 a vor Brest (Skizze 12: D).

14. 12. = = 216 b = St. Nazaire (Skizze 12: E).

14. 12. englischen D. „Glencoe", 2560 T, und portugiesischen D. „Lega", früheren deutschen D. „Enos", 1911 T, angehalten und versenkt (XIII. 62, 63).

14. 12. abends Sperre 216 c südlich der Insel Belle Ile, vor St. Nazaire. Die ursprüngliche Absicht, die letzten Minen vor der Gironde-Mündung zu legen, wurde aufgegeben, da dieses Ziel wegen des anhaltenden Seegangs nicht mehr rechtzeitig erreicht werden konnte.

Vor der französischen Westküste werden dann versenkt:

15. 12. norwegischer D. „Rogn", 1029 T[1]), mit Kohlen und Eisen nach Frankreich (XIII. 64).

17. 12. französischer Fischkutter „Prosper Léon", 42 T, portugiesischer D. „Cascaes", 835 T, norwegischer D. „Prima", 620 T[1]), mit Kohlen nach Bordeaux, sowie die französischen Schoner „St. Yves", 324 T, und „Immaculée Conception", 245 T (XIII. 65—69).

18.—20. 12. von der Gironde-Mündung bis Ouessant kein angreifbarer Schiffsverkehr in Sicht, nur wenige Neutrale.

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

Auf dem Rückmarsch:

22. 12. französischen Schoner „Amédée", 130 T (XIII. 70), die dänischen D. „Dansborg", 2242 T[1]), mit Kohlen nach Lissabon (XIII. 71) und „Hroptatyr", 1301 T[1]), mit Kohlen nach Oran (XIII. 72), versenkt.

Nach dem Sprengen des letzteren konnte das U-Boot gerade noch rechtzeitig seine Sprengleute an Bord nehmen, um vor einem heraneilenden Bewacher zu tauchen, der dann eine Wasserbombe warf, welche „UC 18" äußerlich in geringem Maße beschädigte.

Auf Sperre 216 b ist am 18. 12. 16 der amerikanische D. „Kansan", 7913 T, gelaufen, aber nur am Bug beschädigt worden, so daß das Schiff geborgen werden konnte.

„UC 18", 11.—25. 1. 17.

Auf dem Marsch durch den Englischen Kanal angehalten und versenkt:

12. 1. französischen Segler „St. Michel", 394 T (XIII. 130),

13. 1. englischen D. „Toftwood", 3082 T (XIII. 131).

14. 1. morgens Sperre 234 a im Chenal du Four bei Brest (Skizze 12: D).

Darauf englischen D. „Martin", 1904 T, angehalten und versenkt (XIII. 132).

14. 1. abends Sperre 234 b auf dem Ansteuerungswege nach Brest, östlich Ile de Sein.

15. 1. nachmittags norwegischen D. „Otto", 402 T[1]), mit Pech nach Frankreich, und französischen Schoner „Bernadette", 128 T, versenkt (XIII. 133, 134).

15. 1. abends Sperre 234 c nördlich Belle Ile vor St. Nazaire (Skizze 12: E).

Dann auf dem Rückmarsch gemäß Prisenordnung versenkt:

16. 1. norwegischen D. „City of Tampico", 1513 T[1]), mit Kohlen nach Frankreich (XIII. 135),

17. 1. französischen Schoner „Jeune France", 126 T, und spanischen D. „Valle", 2365 T[1]), mit Erz nach England (XIII. 136, 137),

18. 1. französischen Schoner „Louise", 101 T (XIII. 138), und französischen Motorsegler „Louis Joseph", 197 T (XIII. 139),

19. 1. uruguayischen D. „Parahyga", 2537 T[1]), und dänischen

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

D. „Klampenborg", 1785 T[1]), beide mit Kohlen nach Frankreich (XIII. 140, 141),

22. 1. französischen Segler „Aurélie", 88 T (XIII. 142).

Bemerkenswerte Vorfälle:

Drei Fälle verzeichnet der Bericht des U-Bootskommandanten, in denen er versucht hat, größere Dampfer durch Warnungsschuß anzuhalten. Jedesmal gelang es dem abdrehenden Schiff, durch überlegene Geschwindigkeit bald aus dem Feuerbereich des U-Boots zu entkommen. Einer der drei Dampfer war bewaffnet und eröffnete selbst Feuer auf „UC 18".

In der Nacht 24./25. 1. mußte „UC 18" in der Mitte der Dover-Straße vor einem Zerstörer tauchen, der in völliger Dunkelheit auf nächste Entfernung in Sicht kam. Das U-Boot wurde auf den Grund gelegt. Als es nach etwa einer halben Stunde vom Grund wieder hoch ging, um den Marsch über Wasser fortzusetzen, erhielt das Boot im Hochkommen einen Stoß und wurde stark achterlastig. Beim Öffnen des Turmluks zeigte sich, daß sich auf das Heck des U-Boots der Bug eines Zerstörers geschoben hatte, der mit Rückwärtsgang freizukommen trachtete. „UC 18" flutete eiligst und setzte den Marsch durch den letzten Teil der Dover-Enge auf 45 m Tiefe ohne weitere Hindernisse fort.

Die Minen von „UC 18" haben nach den Ermittlungen keine Wirkung gezeitigt.

Der Verlust von „UC 19", Oblt. z. S. Nitzsche, Anfang Dezember 1916.

„UC 19" ist am 27. 11. 16 von Zeebrügge in See gegangen mit dem Auftrag, bei Bassure de Bas, vor Boulogne, Dieppe und Le Havre Minen zu legen und dann im westlichen Teil des Englischen Kanals und im Atlantik Handelskrieg zu führen. Das Boot ist nicht zurückgekommen. Zeit, Ort und Ursache des Verlustes sind ungewiß geblieben. Die Nachforschungen wurden dadurch erschwert, daß am gleichen Tage wie „UC 19" auch „UB 29" von Zeebrügge zum Handelskrieg nach dem Westausgang des Englischen Kanals ausgelaufen und nicht zurückgekehrt ist, und daß auch die näheren Umstände dieses Verlustes nicht aufgeklärt werden konnten[2]). Fast alle aus jenen Tagen vorliegenden Nachrichten über

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

[2]) Vgl. S. 293.

Handelsschiffsversenkungen in dem fraglichen Seegebiet können daher, soweit nicht die Beteiligung zurückgekehrter U-Boote festzustellen war, sowohl dem einen wie dem anderen verlorenen Boot zugeschrieben werden. Die gleiche Unsicherheit besteht hinsichtlich der hier in Betracht zu ziehenden Meldungen englischer Seestreitkräfte von der vermuteten Vernichtung deutscher U-Boote.

Die nachstehenden vom 1. bis 7. 12. 16 am Westausgang des Englischen Kanals erfolgten Versenkungen von Handelsschiffen sind zweifellos auf die Tätigkeit von „UC 19“ und „UB 29“ zurückzuführen, da einwandfrei feststeht, daß keins der damals aus dem Kanal zurückgekehrten Boote dafür in Betracht kommt:

30. 11. 16 englischer Segler „Heinrich“, 98 T (XII. 161).
1. 12. 16 englischer D. „Briardene“, 2701 T (XIII. 17).
1. 12. 16 norwegischer D. „Bossi“, 1462 T (18).
1. 12. 16 französischer Segler „René Montrieux“, 234 T (19).
2. 12. 16 norwegischer D. „Hitteroy“, 1984 T (20).
3. 12. 16 italienischer D. „Giustizia“, 1169 T (21).
4. 12. 16 spanischer D. „Anita“, 1073 T (22).
5. 12. 16 italienischer D. „Fede“, 1987 T (23).
6. 12. 16 russischer Segler „Ans“, 362 T (24).
6. 12. 16 dänischer Segler „Marie“, 325 T (25).
7. 12. 16 norwegischer D. „Meteor“, 4212 T (26).

Von den drei zuletzt genannten Schiffen war gemeldet worden, daß das anhaltende deutsche U-Boot ein kleines gewesen sei. Auch war angeblich seitens des Norwegers „Meteor“ die Nr. 29 am U-Bootsturm abgelesen worden. Beides deutet auf „UB 29“ hin.

Ferner sind folgende Angriffe von „UC 19“ oder „UB 29“ auf Handelsschiffe nachgewiesen:

Am 6. 12. 16 hatte der bewaffnete englische D. „John Sanderson“, 3275 T, in 49° 13′ N, 6° 40′ W ein kurzes Feuergefecht mit einem „anscheinend großen“ U-Boot, das also wohl nicht das kleine „UB 29“ gewesen sein kann, sondern das größere „UC 19“. Das U-Boot tauchte, der Dampfer entkam.

Am 7. 12. 16 wurde der belgische D. „Keltier“, 2360 T, in 49° 29′ N, 7° 26′ W von einem U-Boot mit Torpedoschuß angegriffen und durch Sprengpatronen beschädigt. Das betreffende U-Boot soll ein sehr kleines gewesen sein und am Brückenschutz die Nr. 29 geführt haben, muß demnach „UB 29“ gewesen sein. Der mit Holz beladene Dampfer sank nicht, wurde nach Falmouth eingeschleppt.

Über die Wirkung der von „UC 19" wahrscheinlich noch im November 1916 vor den französischen Häfen gelegten Minen ist nichts bekanntgeworden. Die Sperren sind in Skizze 6 und 12 daher nicht verzeichnet.

Als Anhaltspunkte für anzustellende Vermutungen über das Schicksal von „UC 19" und „UB 29" liegen zwei amtliche englische Nachrichten vor:

Am 6. 12. 16 nachmittags sichtete der englische Zerstörer „Ariel" in 49° 41′ N, 6° 30′ W, etwa 1½ sm entfernt, den Turm eines U-Boots, das tauchte. „Ariel" setzte sein Spreng-Schleppgerät mit einer Tiefeneinstellung von 30 Fuß in Bereitschaft und zündete es an der vermuteten Stelle des U-Boots. Schwärzlicher Schwall und große Mengen Öl erschienen an der Oberfläche.

Am 13. 12. 16 morgens kurz nach Mitternacht sichtete der Zerstörer „Landrail" in 51° 9′ N, 1° 46′ O, südöstlich der Goodwin Sände, kaum 300 m vor seinem Bug den Turm eines tauchenden U-Boots. Der Zerstörer lief mit höchster Fahrt über die Tauchstelle und warf zwei Wasserbomben. Beide detonierten. Beträchtliche Mengen Öl wurden dort noch zwei Tage später gesehen.

Es kann als wahrscheinlich gelten, daß das angegriffene U-Boot in jedem der beiden Fälle „UC 19" oder „UB 29" gewesen ist, da Ort und Zeit für die Fahrten beider Boote zutreffen und da keins der zurückgekehrten Boote die Begegnung mit den englischen Zerstörern gemeldet hat. Möglich ist es, aber keineswegs sicher, daß in jedem der beiden Fälle das angegriffene U-Boot in der beschriebenen Weise vernichtet worden ist. Das am 6. 12. 16 von dem Zerstörer „Ariel" etwa versenkte U-Boot könnte jedoch nur „UC 19" gewesen sein, da „UB 29" am 7. 12. 16 noch tätig war, wie aus den erwähnten Meldungen der Dampfer „Meteor" und „Keltier" zu schließen ist.

„UC 21", Oblt. z. S. Saltzwedel, 26. 11.—12. 12. 16.

15. 9. 16 in Dienst gestellt; 14. 11. in Zeebrügge eingetroffen.

26. 11. zur ersten Unternehmung nach dem Englischen Kanal ausgelaufen.

27. 11.	morgens	Sperre	211 a westlich des Folkestone Gate	Skizze 6.
27. 11.	=	=	211 b bei Dungeneß	
27. 11.	=	=	211 c und d zwischen Dungeneß und Royal Sovereign Fschff.	
27. 11.	=	=	211 e am Royal Sovereign Fschff.	

27. 11. morgens Sperre 211 g bei Nab Feuerschiff
28. 11. morgens = 211 h bei den Needles
27. 11. abends = 211 f bei Owers Feuerschiff
} Skizze 11: A.

Bald nach dem Werfen der letzten Mine bei der Insel Wight, vor der Morgendämmerung des 28., folgende Begegnung, nicht bedeutend, aber bezeichnend, laut Kriegstagebuch des U-Boots:

„An Steuerbord ganz nahe zwei Fischdampfer mit Lichtern, gesetztem Segel und ausgebrachtem Netz. Da „UC 21" ganz dicht bei ihnen liegt, diese nichts veranlassen und Geschütze auf ihnen nicht gesehen werden, bei einem längsseit gegangen und durch Zuruf aufgefordert auszusteigen. Die Besatzung wacht auf und beschießt das U-Boot aus zwei kleinen Geschützen. Da die Entfernung zu gering, gehen alle Schüsse über das Boot weg. Feuer wird erwidert; Wirkung kann in der Dunkelheit nicht beobachtet werden. Der zweite Fischdampfer eröffnet gleichfalls das Feuer. Getaucht."

Im Handelskrieg wurden sodann am Westausgang des Englischen Kanals und in der Biscaya gemäß Prisenordnung versenkt:

28. 11. die englischen Segler „Lady of the Lake", 79 T, „Clematis", 22 T, und „Vulcan", 27 T (XII. 153—155),

30. 11. französischer Schoner „Thérèse", 165 T (XII. 156) und norwegischer D. „Draupner", 1126 T[1]), der zwar gerade ohne Ladung von Frankreich nach England ging, aber ausweislich seiner Papiere über ein Jahr nur Kohlen von England nach Frankreich gefahren hatte (XII. 157),

1. 12. englischer D. „King Bleddyn", 4387 T, mit 6000 t Kriegsmaterial von New York nach Le Havre (XIII. 1),

2. 12. griechischer D. „Demetrios Inglessis", 2088 T[2]), mit Mais von Südamerika nach England, spanischer D. „Uribitarte", 1718 T[2]), mit Eisenerz nach England, und französischer Schoner „Robinson", 185 T, mit Kohlen von England nach Frankreich (XIII. 2—4),

3. 12. die französischen Schoner „Louise", 154 T, und „Aiglon", 280 T (XIII. 5, 6),

4. 12. französischer Schoner „Verdun", 184 T, und russischer D. „Pallas", 1202 T (XIII. 7, 8),

5. 12. dänischer D. „Nexos", 1013 T[2]), mit Früchten nach England (XIII. 9),

6. 12. spanischer D. „Gerona", 1285 T[2]), mit Grubenholz nach England (XIII. 10),

---

[1]) Das Schiff wurde ersetzt.
[2]) Durch Prisengericht bestätigt.

8. 12. französischer Schoner „Marjolaine", 162 T, sowie die norwegischen D. „Modum", 2937 T[1]), und „Falk", 1379 T[1]), beide mit Kohlen von England nach Frankreich (XIII. 12—14).

Sonstige bemerkenswerte Ereignisse und Beobachtungen:

30. 11. englischen D. „Eggeford", 4414 T, angehalten und mit vier Sprengpatronen, Torpedofangschuß und Geschützfeuer zu versenken gesucht. Das Schiff wurde in sinkendem Zustand verlassen, ist jedoch noch geborgen worden.

7. 12. Frachtdampfer ohne Flagge zum Stoppen aufgefordert, und als er nach Warnungsschuß von „UC 21" abdreht und Feuer eröffnet, Verfolgungsgefecht begonnen. Auch nachdem der Dampfer einen Treffer erhalten, setzt er die Flucht fort und gelangt schließlich aus dem Feuerbereich des U-Bootsgeschützes, während das stärkere Dampfergeschütz noch bis zum U-Boot reicht. Der U-Bootskommandant folgt dann dem Schiff in der Dunkelheit, greift es in mondheller Nacht unter Wasser an und versenkt es durch Torpedotreffer. Es war der englische D. „Avristan", 3818 T (XIII. 11).

In zwei Fällen mußte von Dampfern mit überlegener Artillerie, deren Feuer bald bedenklich gut lag, abgelassen werden. In einem anderen Falle wurde das U-Boot am Anhalten eines Vollschiffes durch feindliche Bewacher gehindert. Stärkere Bewachung durch bewaffnete Fischdampfer und einzelne Zerstörer wurde auf den Schiffahrtswegen im Englischen Kanal und nach Süden bis zur Breite von Brest angetroffen. Etwa 15 sm von den Küsten entfernt ließ die Bewachung ganz nach. Feindliche Fischdampfer folgten mehrfach stundenlang auffällig der Spur des getauchten U-Boots, so daß auf wirksame Benutzung von Horchgeräten seitens der Verfolger geschlossen wurde.

Fünf Dampfer unter neutraler Flagge wurden durch Prüfen ihrer Papiere untersucht und als unverdächtig entlassen.

Durch die Minen von „UC 21" sind versenkt worden:

28. 11. 16 Sperre 211 g englischer Drifter „Pelagia", 84 T (XII. 152).
8. 12. 16 = 211 e = Trawler „Dagon", 250 T (XIII. 15).
27. 12. 16 = 211 c = Segler „Margaret", 54 T (XIII. 16).

„UC 21", 17.—29. 1. 17.

18. 1. nachmittags im Englischen Kanal Torpedotreffer gegen englischen Zerstörer „Ferret", 760 t; dieser ist nicht gesunken, sondern eingeschleppt worden.

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

Auf dem weiteren Marsch zur französischen Westküste wurden nach Prisenordnung versenkt:

19. 1. französischer Schoner „Joseph Rosalie", 138 T, norwegischer D. „Marietta di Giorgio", 989 T[1]), mit Salz nach Moldoen (Nord Fjord), und englischer D. „Tremeadow", 3653 T (XIII. 154—156),

20. 1. japanischer D. „Kisagatu Maru", 2588 T, mit Grubenholz nach England (XIII. 157).

Am gleichen Tage norwegischen D. „Jotunfjell", 2622 T, mit Kohlen von England nach Frankreich, durch Torpedofangschuß zu versenken gesucht. Schiff ist trotz des Torpedotreffers wider Erwarten noch in den Hafen gelangt.

21. 1. die französischen Schoner „La Victoire", 290 T, „Léontine", 124 T, und „St. Pierre", 277 T, versenkt (XIII. 158—160).

Am 21. und 22. 1. Minen gelegt:

21. 1. morgens Sperre 237a vor St. Nazaire (Skizze 12: C).

22. 1. = = 237b in der Gironde-Mündung (Skizze 12: F).

Danach Handelskrieg in der Biscaya fortgesetzt und versenkt:

22. 1. die französischen Schoner „Précurseur", 364 T, und „Béarnais", 149 T, sowie griechischen D. „Stenemachos", 1177 T[1]), mit Lebensmitteln nach Frankreich (XIII. 161—163),

24. 1. dänischen Schoner „Vega", 195 T[1]), mit Pech von England nach Frankreich, die französischen Fischkutter „Gladiateur", 23 T, und „Loire III", 27 T, dänischen D. „Dan", 1869 T[1]), französischen Lotsenschoner „Marie 3", 20 T (XIII. 165—169),

25. 1. norwegischen D. „Myrdal", 2632 T[1]) (XIII. 170).

Beim Anhalten des Norwegers am 25. wurde das U-Bootsgeschütz durch Rohrkrepierer unbrauchbar. Da ohne Geschütz die Fortführung des Handelskriegs wenig Erfolg versprach, Rückmarsch.

Auf Sperre 237b vor Bordeaux ist am 24. 1. 17 der französische D. „Québec", 3257 T, gesunken (XIII. 164).

Gesamtergebnis der beiden letzten Unternehmungen von „UC 21" im Handelskrieg und durch Minen: 27 feindliche, 12 neutrale Handelsschiffe versenkt mit einem Tonnengehalt von zusammen 40 371 T.

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

„UC 46", Oblt. z. S. Moecke, 19. 12. 16—3. 1. 17.

15. 9. 16 in Dienst gestellt, 29. 11. 16 in Zeebrügge eingetroffen.

Auf dem Marsch durch den Englischen Kanal nach Westen am 20. bis 21. 12. kein Handelskrieg wegen hohen Seegangs.

22. 12. morgens Sperre 222 a vor Dartmouth (Skizze 11: C).

23. 12. abends im Bristol-Kanal englischen D. „William Middleton", 2534 T, angehalten; ein herankommender Bewacher verhindert das Versenken des Schiffs.

24. 12. morgens Sperre 222 b vor Swansea im Bristol-Kanal (Skizze 11: E).

26. 12. im Bristol-Kanal belgischen Fischdampfer „Neptun", 199 T, und englischen Segler „Agnes", 99 T, versenkt (XIII. 91, 92),

auf dem Rückmarsch am 30. 12. griechischen D. „Sappho", 2087 T[1]), mit Baumwollsamen nach England (XIII. 94), und 1. 1. 17 schwedischen D. „Goosebridge", 1925 T[1]), mit Kohlen von England nach Frankreich (XIII. 119).

Sonst: Drei Neutrale untersucht; ein Feuergefecht mit einem bewaffneten feindlichen Dampfer als aussichtslos abgebrochen.

Die Unternehmung war durch vorherrschend stürmisches Wetter und zeitweise durch Nebel beeinträchtigt.

Auf der Sperre 222 b vor Swansea sank am 26. 12. 16 der französische Segler „Saint Louis", 184 T (XIII. 93). Ferner lief der englische D. „Paul Paix", 4196 T, am 24. 12. 16 auf diese Minen, konnte aber eingeschleppt werden.

„UC 46", 25. 1.—8. 2. 17.

Am 25. 1. 17 lief „UC 46" erneut zum Minenlegen im Bristol-Kanal und zum Handelskrieg von Zeebrügge aus. Auf dem Rückwege ist das Boot am 8. 2. 17 nachts in der Dover-Straße von dem englischen Zerstörer „Liberty" gerammt und vernichtet worden.

Es ist anzunehmen, daß das Boot die Minen im Bristol-Kanal auftragsgemäß noch vor Ende Januar 1917 gelegt hat. Sicheres konnte jedoch durch etwaige Schiffsverluste darüber nicht festgestellt werden. Die mutmaßlichen letzten Sperren von „UC 46" sind daher in Skizze 11 nicht verzeichnet worden. Ebenso sind andere Versenkungen von Handels-

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

schiffen durch „UC 46" in den letzten Tagen des Januar 1917 nicht bekanntgeworden.

Die Einzelheiten des Verlustes von „UC 46" werden später bei der Darstellung der Ereignisse des Februar 1917 Erwähnung finden.

Die Tätigkeit der Mittelmeer-U-Boote.

In dem Winterabschnitt von Oktober 1916 bis Januar 1917 waren für die Handelskriegführung der U-Flottille Pola die nachstehenden Befehle des Admiralstabs in Geltung:

Befehl vom 12. Oktober 1916:

„Im Mittelmeer darf Handelskrieg gemäß Prisenordnung geführt werden.

Feindliche Frachtdampfer, deren Bewaffnung einwandfrei erkannt ist, dürfen in dem Seeraume westlich Gibraltar und im Mittelmeer unter Wasser angegriffen werden. Passagierdampfer sind überall unter allen Umständen unbehelligt zu lassen, auch wenn sie bewaffnet sind."

Befehl vom 2. Dezember 1916:

S. M. der Kaiser haben aus Anlaß der Fälle „Marina" und „Arabia[1])" befohlen, daß für die nächste Zeit Verwicklungen mit Amerika unter allen Umständen ausgeschlossen bleiben müssen[2]).

Allgemeine Operationsbefehle für die Mittelmeer-U-Boote:

„1. Es ist Handelskrieg nach Prisenordnung zu führen mit folgenden Ausnahmen:

a) Einwandfrei als bewaffnet erkannte, reine Frachtdampfer dürfen unter Wasser angegriffen werden.

b) Auf dem Transporterweg Malta—Cerigo-Straße und im Kretischen Meer dürfen außerdem alle nach Osten fahrenden, einwandfrei als Truppen- oder Materialtransportdampfer erkannten feindlichen Frachtdampfer unter Wasser angegriffen werden, auch wenn Bewaffnung nicht auszumachen ist.

c) Im Ägäischen Meer nördlich 36° 20′ N, im Adriatischen Meer und im Jonischen Meer nördlich der Verbindungslinie Cap Calonne[3])—Cerigo-Insel dürfen alle feindlichen Schiffe mit Ausnahme von Lazarettschiffen unter Wasser angegriffen werden.

d) Lazarettschiffe und Passagierdampfer sind unter allen Umständen unbehelligt zu lassen, auch wenn sie bewaffnet sind. Für Passagierdampfer Ausnahme nur unter c).

e) Amerikanische Schiffe dürfen nur versenkt werden, wenn mehr als die Hälfte der Ladung unmittelbares Kriegsmaterial ist.

f) Gegen Schiffe, die das U-Boot angreifen, fallen alle Rücksichten fort.

2. Irrtümer über den Charakter der angegriffenen Fahrzeuge können schwerwiegende, das Reichsinteresse schädigende Folgen haben. In zweifelhaften Fällen sollen die Kommandanten daher vom Angriff absehen."

---

[1]) S. 250 und 342. — [2]) Vgl. hierzu Abschnitt 15. — [3]) 10 sm nördlich Cap Rizzuto (Italien).

Befehl vom 12. Januar 1917:

„Es ist Handelskrieg nach Prisenordnung zu führen mit folgenden Ausnahmen:

1. Bewaffnete Handelsschiffe dürfen unter und über Wasser ohne weiteres angegriffen werden.

2. Auf dem Transporterweg Malta—Cerigo-Straße dürfen außerdem alle feindlichen Truppen- und Material-Transportdampfer unter Wasser angegriffen werden, auch wenn sie nicht bewaffnet sind.

3. Im Ägäischen und Kretischen Meer, im Adriatischen und Jonischen Meer nördlich der Verbindungslinie Cap Colonne—Cerigo-Insel dürfen alle feindlichen Schiffe mit Ausnahme von Lazarettschiffen unter Wasser angegriffen werden.

4. Lazarettschiffe gemäß Prisenordnung behandeln.

5. Amerikanische Schiffe dürfen nur versenkt werden, wenn mehr als die Hälfte der Ladung unmittelbares Kriegsmaterial ist.

6. Gegen Schiffe, die das U-Boot angreifen, fallen alle Rücksichten fort."

Die großen U-Boote der U-Flottille Pola.

Karten XIV und XV.

„U 39", Kaptlt. Forstmann, 8. 10.—1. 11. 16.

8. 10. von Pola ausgelaufen mit der Aufgabe, Handelskrieg im westlichen Mittelmeer zu führen. Daneben sollte eine türkische Mission, bestehend aus dem Gouverneur von Tripolis, vier türkischen Offizieren und zwei arabischen Begleitern, an der tripolitanischen Küste nebst Waffen und Munition gelandet sowie der deutsche Oberleutnant Frhr. v. Todenwarth von dort abgeholt werden.

11. 10. im Jonischen Meer kurzes Feuergefecht mit Dampfer, dessen Geschütz selbst dem neu eingebauten 10,5 cm von „U 39" überlegen ist.

13. 10. an der afrikanischen Küste bei Marsa Brega geankert; von dort auf Grund erhaltener Nachrichten nach Misrata, wo am 15. 10. Personal und Material für Zwecke der türkischen Kriegführung gelandet werden.

16.—23. 10. zum Handelskrieg vor der nordafrikanischen Küste bis westlich von Algier.

19. 10. Feuergefecht mit Dampfer, wegen Hinzukommens zweier Torpedoboote abgebrochen. Darauf bewaffneten englischen D. „Penylan", 3875 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt, Ladung 5400 t Kohlen von Cardiff nach Malta (XIV. 69),

20. 10. in gleicher Weise bewaffneten englischen D. „Mombassa", 4689 T (XIV. 70).

21. 10. Dampfer anzuhalten gesucht, der auf das U-Boot zudreht und aus drei Geschützen Feuer eröffnet; nach dem Tauchen keine Angriffsgelegenheit.

22. 10. zwei Torpedofehlschüsse auf bewaffnete Dampfer. Bewaffneten englischen D. „Cluden", 3166 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt, ferner englischen D. „W. Harkeß", 1185 T, mit Kohlen von England nach Italien, italienischen D. „Nina", 3383 T, und norwegischen D. „Ravn", 998 T, mit Kohlen von England nach Algier, nach Anhalten durch Sprengen (XIV. 71—74).

Da nur noch ein Torpedo an Bord und das Geschütz durch Rohrkrepierer unbrauchbar, Rückmarsch.

27. 10. bei Misrata verabredungsgemäß Oblt. Frhr. v. Todenwarth und einen türkischen Offizier abgeholt, dann nochmals Marsa Brega angelaufen, dort nach Besprechungen einen weiteren türkischen Offizier sowie einen führenden Araber mit Begleitern auf „U 39" eingeschifft und nach Cattaro gebracht.

Auf Grund des Admiralstabsbefehls vom 6. 10. 16[1]) traten „U 32" und „U 63—U 65" Mitte bis Ende Oktober den Marsch von der Nordsee nach dem Mittelmeer an, um zur U-Flottille Pola zu treten. Die dazu am 12. 10. vom Admiralstab den vier Booten gegebene Anweisung besagte:

„Weg nördlich um Schottland. Die sichere Überführung des Boots nach Cattaro steht im Vordergrunde der Unternehmung. Während der Fahrt um England bis 48° N Breite dürfen günstige Gelegenheiten zum Handelskrieg über Wasser ausgenutzt werden. Im Seeraum westlich Gibraltar soll nach Möglichkeit der von Huelva ausgehende Erztransport nach feindlichen Ländern gestört werden. Im Mittelmeer darf Handelskrieg nach Prisenordnung geführt werden. Bewaffnete Dampfer westlich Gibraltar und im Mittelmeer dürfen ohne Warnung angegriffen werden. Passagierdampfer nicht anhalten."

„U 32", Kapitl. Hartwig, 16. 10.—8. 11. 16.

16. 10. von Emden.

18. 10. in der Nordsee norwegischen D. „Athene", 1847 T, mit Mineralien nach England, angehalten und versenkt[2]) (XIV. 34).

19. 10. um die Shetlands.

30. 10. westlich Gibraltar bewaffneten englischen D. „Marquis Bacquehem", 4396 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt, Ladung

[1]) S. 245.

[2]) Schiff und Ladung ersetzt, da Ladung nicht Konterbande.

Manganerz von Indien nach England, sowie italienischen D. „Vertunno", 3239 T, gemäß Prisenordnung (XIV. 75, 76).

30. 10.—1. 11. nachts durch die Straße von Gibraltar.

2. 11. abends in der Dämmerung zwei Torpedofehlschüsse auf unbekanntes größeres Kriegsschiff, das für englisches gehalten wurde.

8. 11. Cattaro.

„U 63", Kaptlt. Otto Schultze, 16. 10.—6. 11. 16.

16. 10. von Emden.

19. 10. durch die Fair-Insel-Durchfahrt, um die Orkneys.

23. 10. westlich des Englischen Kanals unbekannten englischen Dampfer angehalten und durch ↓-Torpedofangschuß versenkt; Name war wegen starken Seegangs von den Rettungsbooten nicht zu erfahren. Geschätzte Größe 4000 T. Danach Feuergefecht mit bewaffnetem englischen D. „Kandy", 4921 T; wegen Seegangs abgebrochen.

28. 10. westlich Gibraltar norwegischen D. „Torsdal", 3621 T[1]), leer von Italien nach England, versenkt, da er ausweislich seiner Papiere vorher Kohlen von England nach Italien gefahren hatte, ferner englischen D. „Rio Pirahy", 3561 T, italienischen D. „Selene", 3955 T, mit Kohlen von England nach Italien, und amerikanischen D. „Lanao", 692 T[1]), mit Reis und Stückgut nach Le Havre (XIV. 84 a—87).

29. 10. griechischen D. „Massalia", 2186 T[1]), mit Kohlen von England nach Italien, gesprengt. Bewaffneten englischen D. „Torino", 1850 T, nach kurzem Feuergefecht zum Stoppen gezwungen und durch Torpedofangschuß versenkt. Währenddessen wird „U 63" von einem anderen bewaffneten Dampfer beschossen. Diesen nach Sinken des „Torino" verfolgt und trotz Gegenwehr durch Geschützfeuer zum Anhalten genötigt: englischer D. „Meroe", 3552 T, durch Torpedoschuß versenkt (XIV. 88—90).

30. 10. morgens durch die Gibraltar-Straße.

31. 10. im westlichen Mittelmeer italienischen D. „Fedelta", 1906 T, und norwegischen D. „Delta", 3193 T[1]), in Ballast, gechartert zum Kohlentransport von England an die italienische Regierung, angehalten und versenkt (XIV. 91, 92).

2. 11. südlich Sardinien einen unverdächtig und unbewaffnet erscheinenden Frachtdampfer von etwa 2000 T anzuhalten gesucht. Er hält auf das U-Boot zu, wird auf etwa 65 hm beschossen. Darauf eröffnet

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

der Dampfer aus mehreren Breitseitgeschützen mittleren Kalibers ein gutliegendes Salvenfeuer, dem sich „U 63" durch Tauchen entzieht. Im ↓-Angriff Torpedofehlschuß.

6. 11. Cattaro.

„U 64", Kaptlt. Moraht, 26. 10.—19. 11. 16.

26. 10. von Wilhelmshaven.

29. 10. um die Shetlands. Auf dem Wege durch den Atlantik bis Spanien vorherrschend stürmisches Wetter, zeitweise orkanartig. Wegen des dadurch verursachten hohen Treibölverbrauchs wird auf Handelskrieg westlich Gibraltar verzichtet.

9. 11. durch die Gibraltar-Straße.

10. 11. im westlichen Mittelmeer norwegischen D. „Tripel", 4633 T[1]), mit Stahl und Eisen für italienische Regierung nach Genua, und dänischen D. „Freya", 2168 T[1]), mit Kohlen von Cardiff nach Marseille, angehalten und versenkt (XIV. 143, 144),

15. 11. im Sizilischen Meer bewaffneten englischen D. „F. Matarazzo", 2823 T, durch ↓-Torpedoschuß (XIV. 145).

19. 11. Cattaro.

„U 65", Kaptlt. v. Fischel, 26. 10.—18. 11. 16.

26. 10. von Wilhelmshaven.

28. 10. um die Shetlands.

Ebenso wie „U 64" hatte „U 65" während der Tage im Atlantik, 28. 10.—9. 11., infolge schlechten Wetters hohen Treibölverbrauch. Der Kommandant „U 65" nahm daher unterwegs von jeder Angriffstätigkeit Abstand. Mit 5 bis 6 t Treiböl traf „U 65" am 18. 11. in Cattaro ein.

„U 21", Kaptlt. Hersing, 18. 10.—12. 11. 16.

Von Pola aus Handelskrieg im mittleren Mittelmeer.

22. 10. im Jonischen Meer Dampfer anzuhalten gesucht, der zunächst aus schwachem Heckgeschütz, dann bei Annäherung aus zwei verdeckt unter der Brücke stehenden Geschützen mittleren Kalibers wirksames Feuer eröffnet, durch welches „U 21" an Oberdeck leicht beschädigt wird. Durch Ablaufen über Wasser birgt sich „U 21" aus dem feindlichen Feuerbereich.

Es handelte sich um das englische Q-Schiff „Century".

---

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

23. 10. auf der Strecke Malta—Cerigo griechischen D. „Eriſſos", 2885 T, angehalten, Teil der Ladung, Konterbande, über Bord werfen laſſen. — Feuergefecht mit Dampfer, der im Abdrehen aus zwei Heckgeſchützen von etwa 15 cm Kaliber feuert; ausgewichen.

26. 10. in der Straße von Sizilien italieniſchen Segler „Marina G." 154 T, verſenkt (XIV. 77),

28. 10. an der Südoſtküſte von Korſika die italieniſchen Segler „Gilda R.", 34 T, und „Tre Fratelli D.", 190 T (XIV. 78, 79),

31. 10. an der italieniſchen Weſtküſte bewaffneten engliſchen D. „Glenlogan", 5838 T, durch ↓-Torpedoſchuß (XIV. 80),

1. 11. nördlich Sizilien nach Anhalten die italieniſchen D. „Torero", 767 T, und „Bernardo Canal", 1346 T (XIV. 129, 130),

2. 11. italieniſchen Segler „S. Antonio P.", 113 T,

3. 11. italieniſchen Segler „San Giorgio", 258 T (XIV. 131, 132).

5. 11. ſüdlich Malta ↓-Torpedotreffer gegen großen Dampfer mit zwei Schornſteinen, der von zwei franzöſiſchen Zerſtörern geſichert wurde. Sinken konnte nicht beobachtet werden, da das getroffene Schiff bald von mehreren Bewachern umgeben war. Der Name des Dampfers und ſein weiterer Verbleib konnten nicht ermittelt werden.

9.—11. 11. ſtürmiſches Wetter.

12. 11. Pola.

„U 34", Kaptlt. Rücker, 19. 10.—13. 11. 16.

19. 10. von Cattaro Handelskrieg im weſtlichen Mittelmeer.

25. 10. Torpedofehlſchuß gegen bewaffneten Dampfer an der afrikaniſchen Küſte, öſtlich Algier.

26. 10. däniſchen D. „Valborg", 207 T, mit Holz von Canada nach Tunis, verſenkt (XIV. 81).

28. 10.—4. 11. vor der ſpaniſchen Oſtküſte zwiſchen Alicante und San Sebaſtian.

28. 10. griechiſchen D. „Germaine", 2573 T[1]), mit Mais nach Marſeille (XIV. 82),

29. 10. franzöſiſchen Schoner „Marie Thérèſe", 219 T (XIV. 83), verſenkt.

30. 10. einen Dampfer von etwa 2500 T durch das Sehrohr beobachtet; als Bewaffnung nur ein leichtes Heckgeſchütz zu erkennen. Auf-

[1]) Durch Priſengericht beſtätigt.

getaucht und Dampfer durch Warnungsschuß zum Stoppen aufgefordert. Er dreht ab und eröffnet Feuer zunächst nur aus dem Heckgeschütz, ohne Wirkung. Als „U 34" auf 75 hm eingeschossen ist, dreht Dampfer plötzlich auf das U-Boot zu und beginnt aus zwei verdeckt gewesenen schweren Breitseitgeschützen zu feuern. „U 34" gelingt es durch überlegene Geschwindigkeit, ohne getroffen zu werden, aus dem feindlichen Feuerbereich zu laufen.

Es war das englische Q-Schiff „Saros"[1]).

2. 11. Torpedofehlschuß gegen bewaffneten Dampfer. Italienischen Segler „Giovanni Anteri Berretta", 332 T, angehalten und versenkt (XIV. 134),

4. 11. französischen D. „Mogador", 1364 T (XIV. 135),

8. 11. auf Rückweg in der Straße von Sizilien englischen D. „Sheldrake", 2697 T, und italienischen D. „L. Plastro", 3137 T, früheren deutschen D. „Mudros" (XIV. 136, 137).

13. 11. Cattaro.

Die folgenden Unternehmungen von „U 47" und „U 52" hatten ihren Ursprung in einem auf Vorschlag des Admiralstabs erlassenen Kaiserlichen Befehl, den der Admiralstab am 27. 10. 16 dem Flottenkommando mitteilte:

„Der Verkehr auf den Handelswegen bei den Canarischen Inseln und bei Madeira, der meist wertvolle nach England, Frankreich und den Mittelmeerländern bestimmte Schiffe umfaßt, verspricht für den Handelskrieg nach Prisenordnung guten Erfolg, da U-Boote bisher dort nicht aufgetreten sind, mit Gegenwirkung durch U-Bootsabwehrstreitkräfte nicht zu rechnen ist und das durchschnittlich gute Wetter in der Regel die Rettung der ausgebooteten Personen gewährleisten wird."

Das Flottenkommando wurde dementsprechend ersucht, 3 bis 4 U-Boote nach den genannten Gebieten zu entsenden, welche nach beendeter Unternehmung nach Pola gehen sollten, um später in die Heimat zurückzukehren. Die anschließenden Erörterungen endeten damit, daß nur zwei U-Boote, „U 47" und „U 52", dazu bestimmt wurden.

Der Operationsbefehl des Admiralstabs für die beiden Boote vom 7. 11. 16 ordnete an:

„Handelskrieg führen bei den Canarischen Inseln. Auf dem Wege dorthin in den Gewässern um England Handelskrieg führen nach eigenem Ermessen. Für den Handelskrieg südlich 42° Nordbreite gelten folgende Anweisungen:

[1]) "Q-Ships and their Story", S. 101—103.

1. Feindliche reine Frachtdampfer, auf denen eine Bewaffnung einwandfrei erkannt ist, dürfen ohne Warnung versenkt werden.

2. Gegen alle übrigen Handelsschiffe ist, gleichgültig, ob eine Bewaffnung auf ihnen erkannt ist oder nicht, nach Prisenordnung zu verfahren. Der Prüfung der Papiere eines Schiffes bedarf es jedoch nicht, wenn aus seinem Äußeren oder aus seinem sonstigen Verhalten seine feindliche Nationalität erkannt wird.

3. Amerikanische Schiffe sind nur dann zu versenken, wenn ihre Ladung zu mehr als zur Hälfte aus unmittelbarem Kriegsmaterial besteht.

4. Die Versenkung eines nach Prisenordnung aufgebrachten Schiffes darf erst erfolgen, nachdem es von den an Bord befindlichen Personen verlassen ist. Besteht nach Lage der Verhältnisse nicht die Wahrscheinlichkeit, daß die Leute in Sicherheit gelangen können, so ist von dem Versenken Abstand zu nehmen.

5. Zwischenfälle, die zu begründeter Reklamation Neutraler führen können, sollen unter allen Umständen vermieden werden. Die Kommandanten haben daher mit größter Vorsicht und Gewissenhaftigkeit zu verfahren. Im Zweifelsfalle ist das betreffende Schiff durchzulassen.

6. Im Mittelmeer auf dem Wege nach Pola Handelskrieg nach eigenem Ermessen, nach den für das Mittelmeer geltenden Bestimmungen."

„U 47", Kaptlt. Metzger, 15. 11.—27. 12. 16.

15. 11. aus der Ems ausgelaufen.

16. 11. in der Nordsee holländischen Segler „Dolfijn", 140 T[1]), und norwegische Bark „Parnas", 647 T[1]), beide mit Holz von Norwegen nach England, angehalten und versenkt (XIV. 123, 124).

17. 11. um die Shetlands.

21. und 22. 11. im Atlantik in Höhe des Englischen Kanals je einen bewaffneten Dampfer anzuhalten gesucht. In beiden Fällen kein Erfolg, teils wegen Seegangs, teils wegen überlegener Bewaffnung des Gegners.

29. 11.—15. 12. bei den Canarischen Inseln.

30. 11. mit „U 52" zusammengetroffen.

1. 12. holländischen D. „Kediri", 3781 T, treibend angetroffen, der bereits von „U 52" durch Sprengung und Geschützfeuer beschädigt war. Nach Vereinbarung mit dem anwesenden „U 52" versenkte „U 47" den Holländer durch Torpedofangschuß (XIV. 167).

Nachdem am 30. 11. und 1. 12. zwei andere holländische und ein spanischer Dampfer untersucht und in Ordnung befunden waren, kam vom 2. bis 5. 12. nicht ein einziges Schiff in Sicht.

6. 12. in Richtung nach der afrikanischen Küste vorgestoßen, um dort vielleicht Schiffsverkehr anzutreffen. Griechischen D. „Spyros", 3500 T,

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

angehalten, 6500 t Mais von Buenos Aires nach Hull; Schiff angewiesen, dem U-Boot nach der afrikanischen Küste zu folgen.

7. 12. D. „Spyros" unter Land versenkt[1]). Rettungsboote zur Küste geschleppt (XV. 84).

8. 12. Kurs nach der Westseite der Canarischen Inseln.

10. 12. dort griechischen D. „Salamis", 3638 T, angehalten, fährt für englische Rechnung von London nach Montevideo. Schiff mit Prisenkommando besetzt, um das U-Boot zur Treibölersparnis schleppen zu lassen. Jedoch auch an den folgenden drei Tagen kommt nichts in Sicht.

13. 12. D. „Salamis" versenkt[1]), Boote nach der Küste von Gran Canaria geschleppt (XV. 85).

14./15. 12. wieder kein Handelsschiff gesichtet. An den Maschinen von „U 47" stellen sich Schäden ein, die das Abbrechen der Unternehmung erfordern. Bis Gibraltar, das am 19. 12. passiert wird, keine Angriffsziele angetroffen.

19. 12. im westlichen Mittelmeer norwegischen D. „Sno", 1823 T[1]), mit Kohlen von Cardiff nach Oran, versenkt (XV. 86).

27. 12. Cattaro.

Der Kommandant berichtete:

„Die Canarischen Inseln haben offenbar ihre Friedensbedeutung als Kohlenstation verloren, feindliche Handelsschiffe wurden überhaupt nicht angetroffen. Diese scheinen ihren Weg von Dakar an der afrikanischen Küste über die Kap Verdischen Inseln nach Norden zu nehmen, die Canaren östlich lassend."

Wechselseitige Funkverbindung von „U 47" mit Kreuzer „Arcona" in der Ems aus der Biscaya auf 990 sm, aus dem Mittelmeer auf 930 sm Abstand. Einseitiger Funkempfang des U-Boots von Kreuzer „Arcona" bis 1200 sm, von Brügge bis 1250 sm, von Nauen bis 2175 sm Luftlinie.

Von „U 47" zurückgelegte Strecke 7037 sm, davon gesegelt 20 sm, geschleppt 230 sm.

Dauer der Unternehmung 42 Tage.

„U 52", Kaptlt. Hans Walther, 15. 11.—24. 12. 16.

15. 11. von Helgoland.

17. 11. um die Shetlands.

20. und 21. 11. westlich Irland einen norwegischen und zwei holländische Dampfer untersucht, entlassen.

---

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

24. 11. in der Biscaya Feuergefecht mit bewaffnetem englischen Dampfer; ausgewichen.

Am 26. 11. vormittags begegnete „U 52" in Höhe von Lissabon dem französischen Linienschiff „Suffren". Über die Vernichtung dieses Schiffs enthält das Kriegstagebuch von „U 52" folgenden Bericht:

„26. 11. 8.30 vormittags in Höhe von Lissabon, 39° 10′ N, 10° 48′ W, Wind NW Stärke 5, hohe Dünung. Teilweise bedeckt. 3 Strich an B. B. voraus kommen die hohen Masten eines Kriegsschiffes heraus, das nördlichen Kurs steuert. Schnelltauchen. Es ist ein großes Kriegsschiff mit zwei Schornsteinen, ich halte es für ein älteres Linienschiff der „Formidable"-Klasse. Keine Zerstörersicherung, gerader Kurs. Buganlauf angesetzt. Nach dem Aufdrehen zum Angriffskurs auf langsame Fahrt gegangen. Bei dem starken Seegang und der hohen Dünung läßt sich das Boot mit langsamer Fahrt nicht auf Angriffstiefe halten. Daher auf halbe Fahrt gegangen. Es besteht Gefahr, mit dieser Fahrt zu nahe heranzukommen, daher Anlauf auf stumpfen Schneidungswinkel gefahren, gleichzeitig um den Heck-Winkelschuß als Reserve zu behalten. Heckrohre werden fertiggemacht. Boot wird durch Bewässern der Heckrohre stark achterlastig und kommt etwa 500 m vom Gegner entfernt mit dem Turm heraus. Durch „Alle Mann voraus" Boot auf Angriffstiefe gebracht.

Kurz darauf 8.56 Schuß aus II. Bugrohr. Da ich damit rechnen muß, daß ich gesehen worden bin, und ich bei der vorlichen Stellung leicht über den Haufen gerannt werden kann, lasse ich nach dem Schuß auf 20 m gehen und hart nach St. B. drehen. Inzwischen erfolgt nach 18 Sekunden eine helle Detonation, darauf eine zweite dumpfe, durch die das Boot stark erschüttert wird.

Um den Erfolg zu beobachten, lasse ich sofort wieder auf 11 m gehen. Noch ehe die Drehung aufgenommen ist, wird das Boot beim Hochgehen stark achterlastig. Kurz darauf erfolgt von außen ein Schlag gegen das Boot und ein Schurren an der Bordwand. Das halb ausgefahrene Sehrohr läßt sich nicht drehen. Vorübergehend auf 20 m gesteuert.

Als von Geräuschen nichts mehr zu hören ist, Rundblick: achteraus ist eine große glatte Stelle, auf welcher Ruß liegt. Sonst nichts zu sehen.

Aufgetaucht, angeblasen, Turmluk auf. 9.03, also 7 Minuten nach dem Schuß, ist nur eine Sprengwolke zu sehen, die mit dem Winde abzieht.

Die Vorgänge erkläre ich mir so: Der Torpedotreffer hat auf dem Schiff eine innere Explosion hervorgerufen, so daß es fast augenblicklich gesunken ist, und das U-Boot ist gegen das sinkende Schiff gefahren. Äußere Anzeichen dafür sind eine eingedrückte Stelle an Oberdeck und starke Schrammen am hinteren Sehrohr. Ferner fand sich an einer Stütze des Minenabweisers ein Teil eines Segeltuchbezuges und am vorderen Funkmast ein Stück einer blauen Mütze mit rotem Besatz. Beide Stücke rochen verbrannt. Auf dem Oberdeck wurde auch ein Teil einer großkalibrigen Granate gefunden.

Eine halbe Stunde nach Wrackstücken oder Überlebenden gesucht, aber nichts gefunden. Marsch fortgesetzt."

Es war das französische Linienschiff „Suffren", 12 730 t, mit einer Besatzungsstärke von 655 Köpfen[1]).

Am 29. 11. langte „U 52" bei den Canarischen Inseln an und kreuzte dort bis zum 12. 12.

30. 11. holländischen D. „Kediri", 3781 T[2]), angehalten. Ladung zum größten Teil Konterbande verschiedener Art nach Marseille. Besatzung des Schiffs in vier Booten nach Land geschleppt. Bei Beginn der Dunkelheit mit Zerstören des Dampfers begonnen. D. „Kediri" wurde am nächsten Tage von „U 47" versenkt (XIV. 167). Die Kommandanten von „U 52" und „U 47" vereinbarten sodann für die folgenden Tage eine Verteilung des Seegebiets um die Canarischen Inseln zur Durchführung des Handelskriegs.

3. 12. einen Spanier und einen Holländer untersucht, entlassen.

4. und 5. 12. stürmisches Wetter, kein Verkehr. Daher Marsch nach Westen bis 20° Westlänge, um nach Angriffszielen zu suchen.

8. 12. einen dänischen Dampfer, 9. 12. zwei norwegische Segler untersucht, entlassen. Am 9. 12. ferner französischen Segler „Emma Laurans", 2153 T, angehalten und mit ihm ostwärts marschiert, um ihn am 10. 12. in Nähe von Land zu versenken (XV. 87).

12. 12. das Gebiet der Canarischen Inseln nach 13tägigem Aufenthalt verlassen, zunächst afrikanische Küste angesteuert, auch dort nichts gesichtet, dann mit Rücksicht auf den Brennstoffvorrat Marsch nach Norden zum Mittelmeer.

15. 12. ergebnisloses Feuergefecht mit bewaffnetem englischen Dampfer.

16. 12. morgens bei Dunkelheit ↑-Torpedofehlschuß auf abgeblendeten Dampfer; bei Hellwerden ihn anzuhalten versucht; Dampfer eröffnet jedoch aus überlegenem Geschütz Feuer; ausgewichen.

16./17. 12. durch die Straße von Gibraltar.

Im Mittelmeer kein Handelskrieg, da das Treiböl zur Neige geht.

24. 12. Cattaro.

Dauer der Fahrt 39 Tage. Zurückgelegter Weg 6384 sm, Treiölverbrauch 109 t.

Die Erwartungen, welche an das überraschende Auftreten von „U 47" und „U 52" in dem entlegenen und bis dahin vom Handelskrieg unberührten Seegebiet geknüpft worden waren, hatten sich nicht erfüllt.

[1]) 1899 von Stapel; 4 — 30,5 cm, 10 — 16,4 cm, 8 — 10 cm.

[2]) Ein Teil der Ladung wurde ersetzt.

Aus dem Fehlschlag war zu schließen, daß der zu Friedenszeiten dort vorbeigehende, nicht unbedeutende Schiffsverkehr während des Krieges in andere Wege geleitet worden war.

„U 38", Kaptlt. Max Valentiner, 17. 11.—23. 12. 16.

17. 11. von Cattaro ausgelaufen mit dem Auftrag, bei der Insel Madeira Angriffsgelegenheiten zu suchen; da der Hafen von Funchal befestigt war, konnte mit der Anwesenheit von Kriegsfahrzeugen gerechnet werden. Auf Hin- und Rückmarsch sollte Handelskrieg geführt werden.

25. 11. im westlichen Mittelmeer griechischen D. „Michael", 2410 T, mit Lebensmitteln nach England, angehalten und versenkt (XIV. 153). Zwei feindliche Dampfer anzuhalten gesucht, die aus Geschützen von etwa 12 cm Feuer eröffnen, von denen das U-Boot daher ablassen muß.

26. 11. amerikanischen D. „Chemung", 3061 T, angehalten. Ladung Kriegsmaterial von New York nach Genua, darunter 600 Kisten Dynamit, versenkt (XIV. 154).

28. 11. abends bei Dunkelheit durch die Straße von Gibraltar.

29. 11. norwegischen D. „Solvang", 2970 T, angehalten; Kohlen von England nach Italien. Dampfer wegen Seegangs nicht versenkt, sondern ihn angewiesen, das U-Boot nach Madeira zu schleppen. Drei Tage lang wird „U 38" mit kurzen Unterbrechungen von dem Norweger geschleppt. Am 2. 12. morgens bricht bei plötzlich aufkommendem Sturm die Schlepptroß; in der Dunkelheit kommt der Dampfer aus Sicht.

3. 12. die Reede von Funchal auf Madeira unter Wasser angesteuert. Binnen 11 Minuten versenkt „U 38" dort das französische Kanonenboot „Surprise", 627 t[1]), den bewaffneten französischen Tankdampfer „Kangeroo", 2493 T, und den englischen D. „Dacia", 1856 T, die zu Anker liegen, durch je einen ↓-Torpedoschuß (XV. 72, 73). Von einer Landbefestigung wird nach dem Sehrohr des U-Boots geschossen. „U 38" läuft etwa 80 hm ab, taucht auf und eröffnet auf das Fort Feuer, welches unregelmäßig mit ungefähr 10 Schuß erwidert wird. Nachdem das Landgeschütz zum Schweigen gebracht ist, geht Kaptlt. Valentiner näher an den Hafen heran, läßt eine Fabrik und die Hafenanlagen kurze Zeit beschießen, um dann nach See abzulaufen.

8. 12. auf dem Kurs nach Gibraltar norwegischen D. „Brasil".

[1]) 1895 von Stapel; 2 — 10 cm-, 4 — 6,5 cm-Geschütze; 98 Mann Besatzung.

1464 T[1]), mit Kohlen von Cardiff nach Gibraltar, nach Anhalten versenkt, bewaffneten englischen D. „Britannia", 1814 T, durch ↓-Torpedoschuß (XV. 74, 75). Ladung des letzteren Munition und Kriegsmaterial nach Gibraltar; Kapitän gefangengenommen. Einen anderen Norweger und einen Schweden untersucht, entlassen.

9. 12. portugiesischen Segler „Brizella", 200 T, versenkt (XV. 76),

10. 12. italienischen D. „Esemplare", 2595 T, mit Mineralien nach England (XV. 77).

11. 12. durch die Gibraltar-Straße.

13. 12. im westlichen Mittelmeer italienischen D. „Angelo-Parodi", 3825 T, und norwegischen D. „Kaupanger", 3354 T, mit Kohlen von Cardiff nach Italien, versenkt (XV. 78, 79),

15. 12. italienischen D. „Emanuele Accame", 3242 T, mit Weizen von Amerika nach Messina (XV. 80),

17. 12. italienischen Segler „Tripoli", 56 T (XV. 81),

20. 12. im Sizilischen Meer bewaffneten englischen D. „Itonus", 5340 T, durch ↓-Torpedoschuß (XV. 82). Kapitän gefangengenommen.

21. 12. ↓-Torpedofehlschuß auf einen bewaffneten Transportdampfer, der mit Fischdampfersicherung fuhr.

22. 12. abends bei Dunkelheit während der Fahrt durch die Otranto-Straße muß vor Bewachern getaucht werden; dabei gerät „U 38" in ein Netz, das jedoch von dem Boot mit vermehrter Fahrt zerrissen wird.

23. 12. Cattaro.

„U 33", Kaptlt. Ganßer, 15. 11.—27. 11. 16.

Marsch von Konstantinopel nach Cattaro, um von der Mittelmeerdivision zur U-Flottille Pola zurückzukehren.

18.—20. 11. in der Orphani-Bucht (N-Küste des Ägäischen Meeres) mehrfach versucht, einen nach Land feuernden feindlichen Monitor anzugreifen. Wegen glatter See und starker Sicherung keine Möglichkeit, zu Schuß zu kommen.

Sonst keine Ereignisse.

„U 39", Kaptlt. Forstmann, 19. 11.—10. 12. 16.

19. 11. von Pola zum Handelskrieg im östlichen Mittelmeer auf den Seewegen von und nach Alexandrien und Port Said.

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

27. 11. griechischen D. „Margarita", 1112 T, mit Früchten und Öl von Griechenland nach Alexandrien, angehalten und versenkt, bewaffneten englischen D. „Reapwell", 3417 T, mit 4250 t Kohlen im Auftrage der englischen Admiralität nach Port Said, durch ↓-Torpedoschuß (XIV. 155, 156),

28. 11. die bewaffneten englischen D. „King Malcolm", 4351 T, und „Moresby", 1763 T, gleichfalls durch ↓-Torpedoschuß (XIV. 157, 158).

Die ersten beiden englischen Dampfer waren mit 7,6 cm-Kanonen bewaffnet, ihre Kapitäne wurden gefangengenommen; der letztere Dampfer, der nach den Detonationen zu urteilen Munition geladen hatte, war in weniger als zwei Minuten gesunken.

29. 11. Torpedofehlschuß auf Dampfer, der von Zerstörer begleitet war.

1. 12. der Versuch, einen bewaffneten Dampfer anzuhalten, muß aufgegeben werden, da bei der bewegten See keine Treffer zu erzielen sind und die Bewaffnung des Gegners mit etwa 10 cm-Geschütz eine Annäherung auf wirksamere Schußentfernung verbietet.

2. 12. bewaffneten englischen D. „Istrar", 4582 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt (XV. 62). Ladung 2700 t Kohle und Stückgut für Calcutta. Den leitenden Maschinisten gefangengenommen.

3. 12. ↓-Torpedotreffer gegen bewaffneten, mit Zerstörersicherung fahrenden Dampfer. Schiff sank nach heftiger Detonation, die auf Munitionsladung schließen ließ, binnen zwei Minuten in 33° 40′ N, 28° 10′ O. Nach späterer Feststellung war es mit hoher Wahrscheinlichkeit der italienische D. „Plata", 1861 T (XV. 63). Der letzte Torpedo von „U 39" war damit verschossen.

5. 12. zwei Feuergefechte mit je einem bewaffneten Dampfer mußten abgebrochen werden wegen Hinzukommens von Bewachungsstreitkräften und anderen bewaffneten Dampfern, die in das Gefecht eingriffen. Kaptlt. Forstmann beschloß darauf den Rückmarsch, da der Handelskrieg vom U-Boot über Wasser in jenem Seegebiet ausgeschlossen schien.

10. 12. Cattaro.

„U 32", Kaptlt. Hartwig, 23. 11.—14. 12. 16.

23. 11. von Cattaro zum Handelskrieg westlich Italien.

24. 11. durch die Straße von Otranto auf 45 m Tiefe. Beim Auftauchen von bewaffneten Fischdampfern beschossen; nach abermaligem Tauchen mehrere Wasserbomben.

27. 11. südlich Sizilien bewaffneten englischen D. „City of Birmingham", 7498 T, und französischen D. „Karnak", 6816 T, der nach dem Äußeren als Transporter angesprochen wurde, durch ↓-Torpedoschuß versenkt (XIV. 159, 160).

28. 11. im Sizilischen Meer ↓-Torpedofehlschuß auf bewaffneten Frachtdampfer, der den Angriff durch Steuern von Zickzackkursen erschwert.

30. 11. im Tyrrhenischen Meer italienischen Segler „S. Antonio", 611 T, nach Anhalten versenkt (XIV. 161),

1. 12. die italienischen Segler „Cuore di Gèsu", 199 T, und „Lampo", 59 T (XV. 52, 53),

2. 12. im Ligurischen Meer italienischen Segler „Angela Madre S.", 155 T (XV. 54).

3. 12. im Ligurischen Meer ↓-Torpedotreffer gegen bewaffneten englischen Tankdampfer „Lucellum", 5184 T, der jedoch noch den nahen Hafen erreichen konnte.

6. 12. auf dem Rückmarsch italienischen D. „Campania", 4297 T, nach Anhalten versenkt (XV. 55),

8. 12. italienischen Segler „Carmelina Dominici", 94 T, (XV. 56).

11. 12. im Sizilischen Meer abends ↑-Torpedofehlschuß auf abgeblendeten Dampfer.

12. 12. bewaffneten englischen D. „St. Ursula", 5011 T, durch zwei ↓-Torpedoschüsse versenkt (XV. 57).

Am 12. 12. nachmittags etwa 50 sm südöstlich von Malta ↓-Angriff auf ein ungesichertes, aber mit starken Kursänderungen fahrendes französisches Linienschiff. Kaptlt. Hartwig kam auf etwa 1500 m zu Schuß. Er berichtete, daß er bald, nachdem der Torpedo das Rohr verlassen hatte, bei dem Gegner das Aufblitzen zweier Schüsse aus schweren Geschützen bemerkt und deshalb das U-Boot auf Tiefe gebracht habe. Als 15 m Tiefe erreicht war und der Torpedo nach der Uhrzeit 2000 m zurückgelegt haben mußte, erfolgte eine typische Torpedodetonation, so daß Kaptlt. Hartwig annahm, getroffen zu haben. Beim ersten Rundblick war dann zu sehen, wie sich das Linienschiff mit starker Rauchentwicklung nach Norden entfernte.

Die amtliche Mitteilung des französischen Marineministeriums besagt, daß es sich um das französische Linienschiff „Démocratie" gehandelt habe und daß der Torpedo von „U 32" etwa 20 m hinter dem Heck des Schiffes durchgegangen sei. Der Torpedo muß somit wohl nach Ablauf seiner Laufstrecke im Grund detoniert sein.

„U 63", Kaptlt. Otto Schultze, 23. 11.—14. 12. 16.

Von Cattaro nach dem mittleren Mittelmeer, südwestlich und westlich von Italien.

27. 11. englischen D. „Maude Larssen", 1222 T, nach Anhalten versenkt (XIV. 162),

28. 11. dänischen D. „Sigurd", 2119 T[1]), mit Kohlen von England nach Italien (XIV. 163),

30. 11. englischen Segler „Roma", 99 T (XIV. 164),

2. 12. die italienischen Segler „Luigi C", 71 T, und „Roma", 642 T (XV. 64, 65), im Ligurischen Meer,

3. 12. durch ↓-Torpedoschuß einen bewaffneten Dampfer, von dem später bekannt wurde, daß es das englische Q-Schiff „Perugia", 4348 T, gewesen ist (XV. 66).

5. 12. griechischen D. „Grigorios Aughelatos", 3635 T[1]), Kohlen nach Genua, angehalten und versenkt (XV. 67).

10. und 11. 12. je ein Torpedofehlschuß auf je einen bewaffneten Dampfer.

11. 12. im Sizilischen Meer französischen durch U-Bootsjäger gesicherten Transportdampfer „Magellan", 6027 T, sowie bewaffneten französischen D. „Sinai, 4623 T (XV. 68, 69), versenkt.

14. 12. Cattaro.

„U 65", Kaptlt. v. Fischel, 2.—6. 12. 16.

Vorzeitig abgebrochene Unternehmung, die von Cattaro nach dem westlichen Mittelmeer gehen sollte.

4. 12. östlich von Malta bewaffneten englischen Transportdampfer „Caledonia", 9223 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt (XV. 83).

Bereits im Sinken begriffen, drehte der Dampfer auf das Sehrohr von „U 65" zu und rammte das Boot, bevor es größere Tiefe erreichen konnte. Das Boot fiel infolge der durch den Stoß erlittenen Vorlastigkeit bis auf 78 m Tiefe; der Druckkörper hielt dicht, an Oberdeck zeigten sich jedoch nach dem Auftauchen so umfangreiche Beschädigungen, daß Kaptlt. v. Fischel sich zum Rückmarsch entschließen mußte.

Der Kapitän der „Caledonia" sowie ein englischer General und sein Adjutant wurden als Gefangene von „U 65" mitgenommen.

---

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

„U 21", Kaptlt. Herfing, 9.—31. 12. 16.

Von Pola in das östliche Mittelmeer.

Sechs Tage nördlich von Alexandrien gekreuzt. Lebhafter Schiffsverkehr. Infolge von vier Fehlschüssen auf bewaffnete Dampfer kam es hier zu keinem Erfolg.

23. 12. bei einem Vorstoß in Richtung der Kasos-Straße östlich Kreta erzielte „U 21" einen Torpedotreffer gegen den bewaffneten englischen D. „Benalder", 3044 T, der jedoch nicht gesunken ist, sondern Alexandrien erreichte.

Sonst keine Angriffstätigkeit.

„U 35", Kaptlt. v. Arnauld, 1.—13. 1. 17.

Von Cattaro nach dem Seegebiet zwischen Malta und der Cerigo-Straße.

5. 1. bewaffneten englischen D. „Lesbian", 2555 T, der mit seinem 7,6 cm-Geschütz angriffsweise gegen „U 35" vorging, in einstündigem Feuergefecht niedergekämpft (XV. 198), ferner italienischen Segler „Salvatore Padre", 200 T, nach Anhalten versenkt (XV. 199),

6. 1. bewaffneten englischen D. „Hudworth", 3966 T, durch ↓-Torpedoschuß (XV. 200).

7. 1. bewaffneten englischen D. „Mohacsfield", 3678 T, nach halbstündigem Feuergefecht zum Stoppen gezwungen und nach dem Verlassen mit Geschützfeuer vernichtet (XV. 201).

8. 1. bewaffneten englischen D. „Andoni", 3188 T, mit 4500 t Weizen von Indien nach London, durch ↓-Torpedoschuß, sowie bewaffneten englischen D. „Lynfield", 3023 T, der mit 4250 t Kohlen im Dienst der englischen Admiralität nach Alexandrien und mit Eisenbahnwagen nach Saloniki unterwegs war, durch Sprengpatronen versenkt, nachdem er in einem einstündigen Geschützkampf zum Anhalten genötigt worden war (XV. 202, 203).

Die fünf englischen Dampfer waren sämtlich mit 7,6 cm-Geschütz bewaffnet. Die Kapitäne wurden gefangengenommen.

9. 1. Torpedofehlschuß in hohem Seegang auf unbekannten bewaffneten Dampfer.

11. 1. wegen anhaltenden schlechten Wetters Rückmarsch.

13. 1. Cattaro.

„U 39", Kaptlt. Forstmann, 3.—27. 1. 17.

3. 1. von Cattaro; Tätigkeit zwischen Alexandrien und Kreta. Wenig Schiffsverkehr beobachtet.

9. 1. bewaffneten englischen D. „Baynesk", 3286 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt (XV. 205), ebenso:

15. 1. bewaffneten englischen D. „Garfield", 3838 T, mit Kohlen und Öl von Malta nach Port Said (XV. 206),

25. 1. bewaffneten, von Zerstörern geleiteten französischen Transportdampfer „Amiral Magon", 5558 T (XV. 207).

„U 32", Kaptlt. Hartwig, 4.—18. 1. 17.

Von Cattaro nach dem von Transportern viel befahrenen Seeweg Malta—Cerigo-Straße.

7. 1. bewaffneten italienischen D. „Rosalia L.", 7186 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt (XV. 204).

Am 9. 1. erfolgte ein wirkungsvoller Angriff von „U 32" auf das englische Linienschiff „Cornwallis", 14 200 t[1]). Kaptlt. Hartwig berichtet darüber im Kriegstagebuch:

„7 Uhr vormittags Wind NW 3—4, sichtig. Auf dem Verkehrswege etwa 50 sm OSO von Malta.

In 90° starke Rauchwolke in Sicht. Auf sie zugehalten. Es werden die Masten eines Zickzack steuernden Kriegsschiffes ausgemacht.

7.10. Getaucht. Das Kriegsschiff ändert regelmäßig alle 10 Minuten Kurs. Sein Generalkurs ist 270°.

7.30. Ein Dreischornsteinzerstörer fährt als U-Bootssicherung. Es handelt sich um ein Linienschiff der „King Edward"-Klasse.

7.50. Das Schiff geht jetzt auf den Kurs, auf dem der Angriff erfolgen muß. Abstand etwa 3000 m. Zum Heckanlauf mit hoher Fahrt am Bug vorbeigezogen. Zerstörer steht an B. B. voraus vom Linienschiff.

7.58. Drittes und viertes Rohr los. Tiefeneinstellung 3 und 4 m, wegen verschiedener Torpedogeschwindigkeit. Nach 16 Sekunden, entsprechend einer Entfernung von 250 m, starke Detonation am hinteren Schornstein. Bei dem langandauernden Geräusch ist es nicht mit Sicherheit festzustellen, ob beide Torpedos getroffen haben; doch halte ich es für wahrscheinlich, weil beide Schüsse in einem Zwischenraum von 1—2 Sekunden fielen, so daß bei der verschiedenen Geschwindigkeit die Torpedos ziemlich gleichzeitig ihr Ziel erreichen mußten.

8.00. Der Zerstörer hält jetzt auf das U-Boot zu. Auf 40 m gegangen.

8.15. Auf Sehrohrtiefe. Linienschiff treibt mit gestoppter Maschine, die Besatzung geht in die Boote, der Zerstörer fährt mit hoher Fahrt Zickzackkurse in der Nähe des dauernd herumschwojenden Schiffes.

9.18. Da das Schiff nicht zu sinken scheint, auf die beschädigte Seite einen dritten Torpedo geschossen, der zwischen Masten und vorderem Schornstein trifft. Der in

[1]) 1901 von Stapel; 4 — 30,5 cm, 12 — 15,2 cm, 12 — 7,6 cm; 750 Mann Besatzung.

300 m Abstand befindliche Zerstörer hält auf das U-Boot zu. Als Boot sich auf 25 m befindet, starke Detonation durch eine Wasserbombe, der einige Glühlampen zum Opfer fallen.

9.40. Auf Sehrohrtiefe gegangen. Schiff schwimmt noch, hat aber starke Schlagseite nach Steuerbord.

9.43. Linienschiff gekentert. 35° 13′ N, 15° 17′ O.

9.45. Auf 30 m abgelaufen."

14. und 15. 1. je ein Torpedofehlschuß auf je einen unbekannten bewaffneten Dampfer.

16. 1. wegen schlechten Wetters Rückmarsch.

„U 38", Kaptlt. Max Valentiner, 21. 1.—18. 2. 17.

Von Cattaro nach dem östlichen Mittelmeer.

25. 1. zwischen Malta und Cerigo bewaffneten, durch Zerstörer gesicherten französischen D. „Sylvie", 2591 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt (XV. 208).

27. 1. Torpedofehlschuß auf unbekannten bewaffneten Dampfer.

Bis 31. 1. keine Angriffsgelegenheit. Der weitere Verlauf der Unternehmung wird später behandelt werden.

Die UB-Boote der U-Flottille Pola.

Karten XIV und XV.

Nachdem die größere Zahl der im Frühjahr und Sommer 1916 in Pola in Dienst gestellten UB II-Boote für die Kriegführung im Schwarzen Meer an die Mittelmeerdivision abgegeben worden war[1]), blieben der U-Flottille Pola im Winter 1916/17 nur noch „UB 43" und „UB 47", zwei Boote unter der Führung besonders erfolgreicher Kommandanten, welche von Cattaro zum Angriff auf die belebte Verkehrsstraße der Transportdampfer zwischen Malta und der Cerigo-Durchfahrt angesetzt wurden.

„UB 43", Kaptlt. v. Mellenthin.

5.—16. 10. 16.

10. 10. bewaffneten englischen Tankdampfer „Elax", 3980 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt (XIV. 67), ebenso 13. 10. englischen Transportdampfer „Welsh Prince", 4930 T (XIV. 68).

31. 10.—15. 11. 16.

3. 11. bewaffneten englischen D. „Statesman", 6153 T, durch ↓-Torpedotreffer, Sprengpatronen und Geschützfeuer zum Sinken gebracht;

[1]) Vgl. Abschnitt 10.

ein feindlicher Zerstörer, der das Schiff nach seiner schweren Beschädigung eine Zeitlang schleppte, versuchte vergeblich, es zu bergen (XIV. 138).

4. 11. Die bewaffneten englischen D. „Clan Leslie", 3937 T, und „Huntsvale", 5398 T, durch je einen Torpedoschuß versenkt (XIV. 139, 140), ebenso

6. 11. bewaffneten englischen D. „Arabia", 7933 T (XIV. 141), und nach Schlecht-Wetter-Tagen

12. 11. bewaffneten englischen D. „Kapunda", 3383 T (XIV. 142).

Fünf ↓-Anläufe — fünf Torpedotreffer: eine seltene Leistung!

Fünf bewaffnete feindliche Handelsschiffe von zusammen 26 804 T versenkt.

9.—12. 12. 16.

13. 12. bewaffneten, durch drei Fischdampfer gesicherten englischen D. „Bretwalda", 4037 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt (XV. 88),

14. 12. nach einem Fehlschuß gegen einen unbekannten Dampfer die bewaffneten englischen D. „Westminster", 4342 T, und „Russian", 8825 T, durch Torpedotreffer zum Sinken gebracht (XV. 89, 90).

„UB 47", Oblt. z. S. Steinbauer, 17. 12. 16—7. 1. 17.

24. 12. im Jonischen Meer Torpedofehlschuß auf gesicherten Transportdampfer.

27. 12. vormittags östlich der Insel Cerigo das von einem Torpedoboot und zwei Fischdampfern begleitete französische Linienschiff „Gaulois", 11 300 t[1]), gesichtet. ↓-Angriff.

8.35 Uhr Vm. Torpedoschuß und Treffer. Die Wirkung konnte von „UB 47" nicht beobachtet werden, da das Boot durch Wasserbombenverfolgung der Sicherungsfahrzeuge längere Zeit auf Tiefe gezwungen wurde.

Nach amtlicher französischer Bekanntgabe ist das Linienschiff „Gaulois" eine halbe Stunde nach dem Torpedotreffer gesunken.

28. 12. westlich Cerigo Torpedofehlschuß auf unbekannten Dampfer.

1. 1. 17 bewaffneten, von einem Zerstörer geleiteten englischen Transportdampfer „Ivernia", 14 278 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt (XV. 185).

3. 1. abends bei Mondschein ↓-Torpedotreffer gegen einen bewaffneten Dampfer. Sinken in der Dunkelheit nicht beobachtet. Nach späteren Er-

[1]) 1896 von Stapel; 4—30,5 cm, 10—14 cm, 8—10 cm; 633 Mann Besatzung.

mittlungen war das angegriffene Schiff der bewaffnete englische D. „Huntsend“, 8826 T, der trotz des Torpedotreffers eingeschleppt werden konnte.

Gesamterfolg der vier verhältnismäßig kurzen Unternehmungen der zwei B-Boote: zehn bewaffnete feindliche Dampfer und ein unbewaffneter von zusammen 67 196 T, sowie ein feindliches Linienschiff vernichtet, ein großer bewaffneter Dampfer schwer beschädigt.

Die Minen-U-Boote der U-Flottille Pola.

Karten IV, XIV und XV.

„U 73“, Kaptlt. Sieß.

22. 10.—7. 11. 16. Minenunternehmung nach den griechischen Gewässern im Ägäischen Meer und Handelskrieg.

24. 10. im Jonischen Meer griechischen Segler „Propontis“, 700 T, mit Zement von Frankreich nach Port Said, gesprengt.

27. 10. im Golf von Athen 12 Minen gelegt, Sperre 31,

28. 10. in der Kéos-Straße vor dem Petalioí-Golf 12 Minen, Sperre 32,

28. 10. zwischen den Inseln Mykonos und Tenos 12 Minen, Sperre 33.

31. 10. und 4. 11. je ein Torpedofehlschuß gegen Transportdampfer. Nachdem „U 73“ damit seinen knappen Torpedovorrat verschossen und Handelskrieg über Wasser wegen starker Zerstörerbewachung auf den Dampferwegen wenig aussichtsreich, Rückmarsch.

Auf Sperre 32 ist am 14. 11. 16 der französische D. „Burdigala“, 12 009 T, und am 21. 11. 16 der als Lazarettschiff fahrende englische D. „Britannic“, 48 158 T, gesunken (XIV. 151, 152).

10.—30. 12. 16. Minenunternehmung vor Port Said und Alexandrien sowie Handelskrieg.

20. 12. vor Port Said 22 Minen in vier Gruppen gelegt, Sperre 41,

22. 12. vor Alexandrien 12 Minen, Sperre 42.

Auf dem Wege von Port Said nach Alexandrien am 21. 12. bewaffneten englischen Tankdampfer „Murex“, 3564 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt (XV. 91). Während des Rückmarsches wegen Maschinenschadens keine Angriffshandlungen. Auf der Sperre 42 ist am 23. 12. 16 der bewaffnete englische D. „Thistleban“, 4117 T, gesunken (XV. 92).

Bis Mitte September 1917 war dann „U 73“ in Pola an die Werft gefesselt zur Grundinstandsetzung seiner unsicheren Ölmaschinen.

„U 72", Kaptlt. Krafft, 16. 11.—17. 12. 16.

Minenunternehmung im westlichen Mittelmeer und Handelskrieg.

19. 11. östlich Sizilien italienischen Schoner „Marie di Pompei", 286 T, angehalten und versenkt (XIV. 147),

23. 11. im Tyrrhenischen Meer italienischen Schoner „Margherita F.", 44 T (XIV 148).

25. 11. vor Genua 6 Minen gelegt, Sperre 35,

26. 11. im Ligurischen Meer griechischen D. „Chistoforos", 3674 T[1]), mit Kohlen von England nach Italien, nach Anhalten versenkt (XIV. 149),

27. 11. italienisches Vollschiff „Salvatore Ciampa", 1728 T (XIV. 150).

28. 11. die Durchführung der erhaltenen Minenaufgabe vor Toulon wegen schweren Wetters aufgegeben.

2. 12. im Golf von Lion bewaffneten italienischen D. „Palermo", 9203 T, durch ↓-Torpedoschuß versenkt (XV. 70).

4. 12. vor Marseille 16 Minen, Sperre 40.

Da die Funkmastanlage von „U 72" durch den Seegang gelitten hatte, gelang es nicht, mit dem Admiralstab in Berlin in Verbindung zu treten, um einen Befehl für die Verwendung des Restes von 12 Minen zu erhalten, welche vor Toulon nicht hatten gelegt werden können.

11. 12. auf dem Rückmarsch südlich Sardinien italienische Bark „Janne", 534 T, angehalten und versenkt (XV. 71).

Von den vor Genua und Marseille gelegten Sperren von „U 72" ist eine Wirkung nicht bekanntgeworden.

„UC 14", Oblt. z. S. Klatt, 2.—9. 10. 16.

Am 5. 10. legte „UC 14" im Golf von Tarent vor der Hafenstadt Gallipoli 12 Minen, Sperre 30. Ein Erfolg ist dort nicht eingetreten.

Nach dieser Fahrt wurde „UC 14", das letzte C I-Boot im Mittelmeer, in Pola außer Dienst gestellt, um auf dem Bahnwege nach Ostende transportiert zu werden, da im Bereich des Marinekorps lohnendere Aufgaben für die C I-Boote vorlagen als im Mittelmeer. Am 11. 1. 17 stellte „UC 14" für die U-Flottille Flandern in Ostende von neuem in Dienst.

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

„UC 22", Oblt. z. S. v. Heimburg.

25. 11.—7. 12. 16. Minenunternehmung vor Malta und Handelskrieg östlich Malta.

29. 11. vor Malta 18 Minen gelegt, Sperre 39, die keine Wirkung erzielt hat.

Am gleichen Tage bewaffneten englischen D. „Lucifton", 2948 T, mit Kohlen im Dienst der englischen Admiralität, durch ↓-Torpedoschuß versenkt (XIV. 165), ebenso

1. 12. bewaffneten englischen D. „Burcombe", 3516 T (XV. 58), und

4. 12. französischen Transportdampfer „Algérie", 4034 T (XV. 59). Sieben im Wasser Schwimmende, ein Offizier und sechs Mann, wurden auf das U-Boot genommen.

5. 12. Fehlschuß mit letztem Torpedo auf bewaffneten Dampfer.

23. 12. 16—5. 1. 17. Minenunternehmung vor Malta, Handelskrieg im Sizilischen Meer und östlich Malta.

27. und 29. 12. je 9 Minen vor Malta, Sperren 43 und 44, von denen keine Wirkung festgestellt worden ist.

28. 12.—1. 1. 17 drei bewaffnete englische Dampfer durch ↓-Torpedoschuß versenkt:

28. 12. D. „Oronsay", 3761 T (XV. 60),

30. 12. D. „Apsleyhall", 3882 T, mit 6500 t Weizen von Indien nach England (XV. 61),

1. 1. D. „Baycraig", 3761 T, mit 5800 t Zucker von Mauritius nach Marseille (XV. 197).

Die Kapitäne der drei englischen Dampfer wurden gefangengenommen.

2. 1. Torpedofehlschuß auf unbekannten Dampfer.

22.—25. 1. 17. Kurze Minenunternehmung vor Brindisi, wo „UC 22" am 23. 1. Sperre 45 in zwei Gruppen zu 9 und 8 Minen legte. Ein Erfolg dieser Minen ist nicht bekanntgeworden.

„UC 23", Oblt. z. S. Kirchner, 20. 11.—6. 12. 16.

Am 20. 11. verließ „UC 23" Cattaro mit dem Auftrag, nach Konstantinopel zu gehen, um der Mittelmeerdivision unterstellt zu werden. Unterwegs sollten bei Kreta und der Insel Melos Minen gelegt sowie im Ägäischen Meer Handelskrieg geführt werden.

24. und 25. 11. je 6 Minen in der Suda-Bucht und vor Candia an der Nordküste von Kreta geworfen, Sperre 36 und 37.

26. 11. Sperre 38 zu 6 Minen bei der Insel Melos.

Versuche, in den folgenden Tagen um Kreta und im Ägäischen Meer Handelskrieg zu führen, brachten keinen Erfolg. In zwei Fällen wurde das U-Boot von bewaffneten Dampfern angegriffen und mit überlegener Artillerie beschossen. Bei ↓-Anläufen wurde das Sehrohr des Boots in der glatten See stets vorzeitig entdeckt, so daß die meist mit Zerstörersicherung fahrenden Schiffe auszuweichen vermochten, eine Erfahrung, welche im Ägäischen Meer schon oft gemacht worden war.

Einlaufen in die Dardanellen durch feindliche Bewachung erschwert.

6. 12. in Konstantinopel eingelaufen.

Auf Sperre 36 ist am 29. 11. 16 der bewaffnete englische D. „Minnewaska", 14 317 T, gesunken (XIV. 166), auf Sperre 38 am 31. 12. 16 der französische D. „Venus", 281 T (XV. 96).

Vier neue UC II-Boote traten von Anfang Dezember 1916 bis Anfang Januar 1917 den Marsch von der Heimat nach dem Mittelmeer an zur Verstärkung der U-Flottille Pola. Mit Minenladungen wurden die Boote für die Ausreise nicht versehen. Dagegen war den Kommandanten anheimgestellt, unterwegs Gelegenheiten zum Handelskrieg auszunutzen. Dem Ermessen der Kommandanten war es ferner überlassen, den Weg durch die Dover-Straße oder nördlich um Schottland zu nehmen.

„UC 35", Kaptlt. v. Voigt, 3.—25. 12. 16.

4. 10. 16 in Dienst gestellt.

3. 12. von Kiel; durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal und die Nordsee zunächst nach Zeebrügge.

6./7. 12. in Zeebrügge und Brügge zum Unterrichten über die Dover-Straße.

Nachts 7./8. 12. durch die Dover-Straße.

18./19. 12. durch die Straße von Gibraltar.

25. 12. Cattaro.

Auf dem Marsche keine Angriffstätigkeit.

„UC 34", Oblt. z. S. Sprenger, 18. 12. 16—8. 1. 17.

26. 9. 16 in Dienst gestellt.

18. 12. von Helgoland ausgelaufen, 20. 12. durch die Dover-Straße.

27. 12. an der Westküste von Portugal französischen Segler „Maud", 176 T, angehalten und versenkt (XV. 94),

28. 12. russischen Segler „Seedonis", 284 T (XV. 95).
30./31. 12. durch die Straße von Gibraltar.
8. 1. 17 Cattaro.

„UC 37", Oblt. z. S. Launburg, 23. 12. 16—12. 1. 17.

13. 10. 16 in Dienst gestellt.

23. 12. von Helgoland, 26. 12. durch die Dover-Straße.

Wegen schlechten Wetters war vor Erreichen der portugiesischen Küste keine Möglichkeit, Handelskrieg zu führen.

1. 1. 17 norwegischen D. „Britannic", 2289 T[1]), Ladung 3300 t Eisenerz von Südamerika nach England, angehalten und versenkt (XV. 186),

2. 1. die griechischen D. „Dimitrios Goulandris", 3744 T[1]), und „Aristoteles", 2868 T[1]), beide mit Mais von Buenos Aires nach England, sowie französischen Segler „Notre Dâme du Berger", 227 T, mit Kohle von England nach Lissabon versenkt (XV. 187—189),

3. 1. französischen Segler „Capricieuse", 156 T, mit Wein von Spanien nach Frankreich, norwegischen D. „Fama", 2427 T[1]), mit 2500 t Weizen von Portland nach Marseille, italienischen D. „Luigi Ciampe", 3988 T, mit 5000 t Weizen von Philadelphia nach Gibraltar (XV. 190—192),

4. 1. russischen Segler „Seemel", 209 T, mit 400 t Kohlen, englischen D. „Wragby", 3641 T, mit 5000 t Kohlen nach Gibraltar, und französischen Segler „Liberté", 166 T, mit 250 t Kohlen von Cardiff nach Marseille (XV. 193—195).

4./5. 1. nachts durch die Straße von Gibraltar.

5. 12. im westlichen Mittelmeer italienisches Vollschiff „Combermere", 1718 T, versenkt (XV. 196).

„UC 38", Oblt. z. S. Klatt, 6.—23. 1. 17.

19. 10. 16 in Dienst gestellt.

6. 1. 17 von Emden ausgelaufen, 7. 1. durch Dover—Calais, 16. 1. durch die Straße von Gibraltar.

23. 1. Cattaro.

Unterwegs keine Kriegshandlungen.

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

Zu diesem Abschnitt gehört schließlich noch die Unternehmung eines weiteren UC II-Boots, „UC 20", welches für die Überführung militärischer Transporte von Pola nach der afrikanischen Küste bestimmt und bereits während des Neubaus entsprechend eingerichtet worden war. Statt der sechs Minenschächte hatte das Vorschiff des U-Boots Stauräume für Ladungen verschiedener Art erhalten. Die Torpedo- und Geschützausrüstung von „UC 20" war im übrigen die gleiche wie die der anderen C II-Boote.

Schon mit der Ausreise von „UC 20" nach dem Mittelmeer wurde auf Anregung und Wunsch der Heeresleitung die Durchführung eines besonderen Auftrags verbunden. Es galt, eine Expedition an der westmarokkanischen Küste an Land zu setzen, welche die Aufgabe hatte, die Araberstämme dort gegen die französische Herrschaft in Marokko aufzuwiegeln, ein Unternehmen ähnlich denen, die in Tripolis von den Türken gegenüber den italienischen und englischen Besitzungen eingeleitet waren, und ebenfalls, wie beschrieben, von U-Booten der U-Flottille Pola unterstützt wurden.

Die Expedition, welche „UC 20" an Bord nahm, stand unter der Leitung des Konsuls Dr. Pröbster und setzte sich außer diesem aus 6 Personen zusammen, 3 deutschen Heeres-Offizieren, 1 deutschen Unteroffizier, 1 türkischen Offizier und 1 Araber. Waffen, Munition, Geld und Geschenke machten die Ladung aus. Die Dauer der Fahrt des U-Boots wurde auf mindestens sechs Wochen veranschlagt.

„UC 20", Oblt. z. S. Franz Becker, 18. 10.—11. 12. 16.

Karte XIV.

8. 9. 16 in Dienst gestellt.

18. 10. von Helgoland ausgelaufen.

19. 10. in der Nordsee dänischen Segler „Fritz Emil", 194 T, angehalten. Ladung Grubenholz nach England. Schiff durch Inbrandstecken vernichtet[1]) (XIV. 35), „wobei sich", wie im Tagebuch des U-Boots vermerkt ist, „die Besatzung des Seglers mit Eifer beteiligte, froh, sich auf leichte Weise 200 Kronen verdienen zu können, die für den Fall der Versenkung durch ein U-Boot ausgesetzt waren". Ein schwedischer Dampfer nahm die Dänen auf.

Die Fahrt von „UC 20" um die Shetlands und im Atlantik bis zum

[1]) Durch Prisengericht bestätigt.

Bestimmungsort wurde durch schlechtes Wetter aufgehalten und nahm 25 Tage in Anspruch.

12. 1. vor der westmarokkanischen Küste in Höhe der Canarischen Insel Lanzarote angelangt. Infolge der ständig herrschenden Dünung stand an der Küste eine außerordentlich starke Brandung, so daß zunächst nach einer geeigneten Stelle zum Landen gesucht werden mußte.

13. 1. an einer Stelle in Nähe der Küstenorte Busefen und Wadi Draa, 1000 m von Land geankert. Ausschiffung jedoch als aussichtslos aufgegeben.

14. 1. an anderem Platze ein Floßboot mit Dr. Pröbster, dem Heeresunteroffizier und dem Araber mit einigen Kisten an Land geschickt. Boot kentert in der Brandung. Ladung versinkt, wird teilweise mit den Insassen des Boots an den Strand geworfen.

Ein französischer Kreuzer, der längs der Küste steuert, nötigt das U-Boot zeitweilig zum Tauchen.

Dann wurde ein zweites Beiboot von „UC 20" unter Führung des Wachoffiziers, Lt. z. S. Weichold, abgeschickt. Diese Landung verlief erfolgreich. Weitere Versuche erwiesen sich jedoch an diesem Tage als aussichtslos.

Ein Abschwächen der Brandung war kaum zu erwarten, da bereits fast Windstille herrschte. Andere, nicht schwimmbare Teile der Ladung konnten nicht an Land geschafft werden. Schwere Gewichte, wie Waffen und Munition mußten bei dem sicheren Kentern der verfügbaren Beiboote rettungslos verlorengehen. Oblt. z. S. Becker beschloß daher, nur einige leichte Gepäckstücke an Land bringen zu lassen und dann zu versuchen, in dem umliegenden Seegebiet ein kleines, flachgehendes Fahrzeug zu kapern, das dann mit dem Kriegsmaterial durch die Brandung an den Strand geworfen werden könnte. Nur acht bis zehn Tage Aufenthalt vor der Küste standen „UC 20" mit Rücksicht auf seinen Brennstoffvorrat noch zur Verfügung.

Am 14. 1. wurde der türkische Offizier nebst Gepäck glücklich ausgeschifft, am 15. 1. begab sich das U-Boot nach den Canarischen Inseln, wo am ehesten ein geeignetes Fahrzeug für das gedachte Landen gefunden werden konnte. Aber das Suchen war vergebens. Indessen stellten sich schon mehrfach bedenkliche Maschinenstörungen auf „UC 20" ein, die zwar durch die Umsicht des Leitenden Ingenieurs, Mar. Ing. Ammelt, und seines technischen Personals bewältigt wurden, aber doch zur baldigen Umkehr mahnten.

Nachdem am 17. 11. in der Nähe von Las Palmas die portugiesische Bark „Emilia", 1159 T, von dem U-Boot versenkt worden war (XIV.

146), ankerte es am 22. und 23. 1. wieder an einer verabredeten Stelle unter der marokkanischen Küste. Es war jedoch nicht möglich, durch die Brandung eine Verbindung mit der Küste herzustellen. Nur ein Floßboot mit einem Brief an den Expeditionsleiter sowie mit Gewehren und Patronen konnte Oblt. z. S. Becker noch auf gut Glück an Land treiben lassen. Am 23. 11. abends mußte er sich entschließen, den Ort zu verlassen und den Marsch nach Cattaro anzutreten.

29./30. 11. nachts wurde die Straße von Gibraltar durchfahren.

6. 12. in der Straße von Sizilien zwei Torpedofehlschüsse auf unbekannten bewaffneten Dampfer.

11. 12. Cattaro.

Die dem U-Boot gestellte Aufgabe war nicht vollkommen erfüllt worden. Nur vier von den sieben Expeditionsteilnehmern hatten an ihren Bestimmungsort gebracht werden können, und fast die gesamte Ausrüstung, welche das Vorhaben an Land fördern sollte, war auf dem U-Boot verblieben. Dr. Pröbster und seine Begleiter mußten im Laufe des Jahres 1917 Marokko wieder verlassen, ohne ihren Zweck erreicht zu haben.

Als militärische und technische U-Bootsleistung jedoch ist die Fahrt von „UC 20" hoch zu bewerten. 6021 sm hatte das Boot zurückgelegt; 54 Tage und 5 Stunden war es ohne Hilfe unterwegs gewesen. Selbst die bis dahin größte Seeausdauer, die „U 53" auf seiner Unternehmung nach der amerikanischen Küste erreicht hatte, war von dem um 300 t kleineren „UC 20" noch um 13 Tage übertroffen worden, ein neuer Beweis, welchen Anforderungen die U-Boote und ihre Besatzungen, wenn es darauf ankam, gewachsen waren.

Mit dem Januar 1917 endete ein Abschnitt des U-Bootskrieges, der in militärischer und auch in politischer Hinsicht besonderer Beachtung wert ist. Die vier Monate von Oktober 1916 an waren die einzigen, in denen der Handelskrieg mit U-Booten auf allen hauptsächlichen Kriegsschauplätzen in der über ein Jahr umstrittenen Form geführt worden ist, die darauf berechnet war, den politischen Erfordernissen die am weitesten gehende Rücksicht zu zollen und dabei das äußerste Maß an Wirkung zu erzielen.

Insgesamt wurden in den vier Monaten nach genauester Berechnung von den U-Booten der Hochseeflotte, den U-Flottillen Flandern und Pola 1 230 537 T des feindlichen und neutralen Schiffsraums versenkt; die durch U-Bootsminen verursachten Schiffsverluste sind darin eingerechnet. Der Monatsdurchschnitt beträgt demnach 307 634 T.

An diesem Monatsergebnis sind beteiligt:

die U-Boote der Hochseeflotte, einschließlich der Unternehmungen im Nördlichen Eismeer und der von „U 53" an der amerikanischen Ostküste, ...	mit 104 662 T,
die U-Flottille Flandern	= 75 345 =
die U-Flottille Pola	= 127 627 =

7 U-Boote gingen von Oktober 1916 bis Januar 1917 bei den genannten drei Frontverbänden verloren, was einer Durchschnittszahl von 1,75 im Monat entspricht. Zum Vergleich ist anzuführen, daß dieselben Verbände in den ersten neun Monaten des Jahres 1916 zusammen einen Verlust von 12 U-Booten aufzuweisen hatten, woraus die Durchschnittszahl 1,33 im Monat zu errechnen ist. Zieht man in Betracht, daß sich die Gesamtzahl der von der Flotte, dem Marinekorps und im Mittelmeer angesetzten U-Boote, auf welche sich die angeführten Verluste verteilen, in der Zeit vom 1. 4. bis 1. 7. 16 zwischen 36 und 54 bewegte, am 20. 12. 16 aber auf 85 angewachsen war, so ergibt sich, daß die befehlsgemäß geübte Überwassertätigkeit der U-Boote im Handelskrieg die befürchtete Steigerung der U-Bootsverluste nicht gebracht hat. Das Zunehmen der Verlustziffern ist sogar im Verhältnis zu dem Ansteigen der U-Bootszahl zurückgeblieben.

Was die politische Seite des sogenannten U-Bootskrieges nach der Prisenordnung anbetrifft, so ist festzustellen, daß in den fraglichen vier Wintermonaten 1916/17 nur in zwei Fällen, anläßlich der Versenkung der englischen Dampfer „Marina" und „Arabia", Anfragen seitens der amerikanischen Regierung eingingen, weil amerikanische Staatsangehörige, die zur Schiffsbesatzung gehörten, ums Leben gekommen oder als Passagiere gefährdet worden waren, — Anfragen, die im übrigen keine schwerwiegenden Weiterungen nach sich zogen. Beide Schiffe waren jedoch unter irrtümlichen Voraussetzungen ohne Warnung torpediert worden. Aus den ungezählten Fällen hingegen, in denen die U-Boote „nach der Prisenordnung" verfuhren, d. h. die Handelsschiffe versenkten, nachdem sie zuvor angehalten und verlassen worden waren, sind politische Schwierigkeiten nicht erwachsen.

Diese Tatsachen und die genannten Zahlen veranschaulichen, wie gerechtfertigt die Maßnahme gewesen ist, welche am 6. 10. 16 im Admiralstab beschlossen wurde. Auf die seit dem 18. 9. 15 schwebende Frage, in welcher Weise der Handelskrieg mit U-Booten, wenn es die Gesamtkriegslage erforderte, anders als uneingeschränkt und doch mit lohnendem Ergebnis geführt werden konnte, war jetzt durch die Tat die Antwort gegeben worden. Eine Entscheidung des Krieges vermochte der U-Bootskrieg

nach der Prisenordnung nicht zu bringen; aber er half, den Enderfolg aufs kräftigste vorzubereiten.

Noch eine andere Folgerung von grundlegender militärischer Bedeutung ist aus den nüchternen Versenkungsziffern abzuleiten. Der Durchschnittsertrag einer Unternehmung der B II-Boote der U-Flottille Flandern in den Monaten Oktober 1916 bis Januar 1917 betrug bei durchschnittlicher Dauer einer Unternehmung von 11 Tagen: 6167 T,

der Durchschnittsertrag der B II-Boote der Flotte bei durchschnittlicher Dauer einer Unternehmung von 12 Tagen: 1646 T,

der Durchschnittsertrag der nach der Westseite von England entsandten großen U-Boote der Flotte bei durchschnittlicher Dauer einer Unternehmung von 23 Tagen: 10 672 T.

In Worten ausgedrückt:

Die B II-Boote, welche von Flandern aus im Englischen Kanal und in den anschließenden Gewässern verwendet wurden, leisteten im Handelskrieg etwa das Vierfache der U-Boote gleichen Typs, welche zu derselben Zeit und nach denselben Befehlen von den Stützpunkten der Hochseeflotte aus in der Nordsee angesetzt wurden.

Die B II-Boote der U-Flottille Flandern übertrafen ferner mit ihren Leistungen die an Gefechtswert — Bewaffnung, Geschwindigkeit, Seefähigkeit, Seeausdauer — weit überlegenen großen U-Boote der Flotte; denn letztere erreichten zu derselben Zeit und in demselben Haupttätigkeitsgebiet in der doppelten Zeit — 23 Tage gegen 11 — weniger als das Doppelte an Versenkungserfolgen — 10 672 T gegen 6167 T — gegenüber den Flandern-B II-Booten.

Ein untrügliches Bild ersteht aus diesen Zahlen von dem Wert der strategischen Lage der Flandern-Stützpunkte zum Kriegsgebiet. Hinzuzufügen ist, daß die feindliche Abwehr dem Eindringen der U-Boote in den Englischen Kanal in der ganzen Zeit bis Januar 1917 immer noch kein ernstes Hindernis in den Weg gelegt hatte. Seitdem die B II- und C II-Boote zur U-Flottille Flandern gehörten, wurde die Dover-Straße von ihnen Woche für Woche ohne nennenswerte Schwierigkeiten durchfahren.

Wenn der Admiralstab, wie er seine Auffassung wiederholt bekundet hat, den Handelskrieg der U-Boote gegen England als das wirksamste Kampfmittel der Seekriegführung ansah, so stand die Verteilung der U-Boote, die in seiner Hand lag, mit der strategischen Bedeutung der Stützpunkte für den Handelskrieg nicht in vollem Einklang[1]).

[1]) Vgl. hierzu Band 2, S. 289.

15. Die Entwicklung der deutsch-amerikanischen Beziehungen von der Beilegung des „Sussex"-Falles bis Anfang 1917. Das Zustandekommen des Entschlusses zum uneingeschränkten U-Bootskrieg am 9. Januar 1917.

Als der Reichskanzler v. Bethmann Hollweg während der Beratungen über den „Sussex"-Fall Ende April/Anfang Mai 1916 darauf drang und es durchsetzte, daß dem amerikanischen Ultimatum nachgegeben wurde, hatte er dabei, wie erwähnt, auch das Ziel im Auge, die politische Macht der Vereinigten Staaten auf seine Seite zu bringen, um mit dieser Hilfe zu einer befriedigenden Beendigung des Krieges zu kommen. An einen Sieg-Frieden vermochte Bethmann Hollweg nicht zu glauben. Daß die Mittel der Landkriegführung dazu nicht mehr reichten, hatte die Heeresleitung ausgesprochen. Den uneingeschränkten U-Bootskrieg sah er nach wie vor als ein allzu gefährliches militärisches und politisches Wagnis an, das zum Verderben führen könnte[1]). Es blieb für ihn daher nur übrig, nach einer Möglichkeit zu suchen, durch politischen Schachzug die Lage Deutschlands zu verbessern.

Die einzige neutrale Macht, welche das nötige Schwergewicht hatte, auf England Einfluß zu üben, sei es zum Lockern der Blockade, sei es zu einer Friedensbereitschaft, waren die Vereinigten Staaten. *Aber wie waren die Zeichen zu deuten, welche immer wieder verheißend von Washington herüberklangen?* Schon vor dem Ausbruch des Weltkrieges, am 1. 6. 14, als die drohenden politischen Wolken sich immer ernster über Europa zusammenzogen, war von dem beauftragten Vertrauten des Präsidenten Wilson, dem Oberst House, die Gelegenheit gesucht worden, in einer Unterredung mit dem Kaiser den Grund zu legen zu einer Verständigung zwischen Berlin, Washington und London, um so den Frieden zu erhalten[2]). Nachdem dann der Krieg ausgebrochen war, hatte Wilson sich beeilt, den Kriegführenden sogleich seine guten Dienste anzubieten, falls zu irgendeiner Zeit eine Vermittlung gewünscht werden würde. Später, als die Vereinigten Staaten durch die

[1]) Vgl. hierzu die ausführliche Denkschrift des Reichskanzlers vom 29. 2. 16. S. 94—101.

[2]) Vgl. die von dem Kaiser und von House anerkannte Wiedergabe der betreffenden Unterredung in G. S. Viereck: „The strangest friendship in history", S. 58—61.

englische Blockade und den deutschen U-Bootskrieg zwischen zwei Feuer gerieten, und der Krieg der diplomatischen Noten einsetzte, bekundete Wilson alsbald und immer von neuem sein Streben, die Formen des Krieges, noch während er im Gange war, durch das Herstellen der „Freiheit der Meere" zu mildern, den Konfliktstoff aus der Welt zu schaffen oder durch eine Vermittlung den Krieg beenden zu helfen. Zweimal sandte Wilson den Oberst House zu dem gleichen Zweck nach Europa. Ende März 1915 und Ende Januar 1916 befand sich dieser in Berlin, um durch persönliche Aussprache einzuleiten, was dem förmlichen diplomatischen Verkehr nicht gelang. Daneben setzte sich der deutsche Botschafter in Washington, Graf v. Bernstorff, bald nach den ersten Zwistigkeiten, die durch den U-Bootskrieg entstanden, dafür ein, daß, wenn Zweifel bei der deutschen Kriegsleitung bestünden, ob die Kraft ausreiche, durch Waffengewalt den Krieg zugunsten Deutschlands und seiner Verbündeten zu entscheiden, nach seiner Überzeugung ein Zusammengehen mit dem Präsidenten Wilson in dem von diesem geäußerten Sinne als verläßlicher Faktor in die Erwägungen der deutschen Politik eingestellt werden könne.

Auf diese Weise wurde der U-Bootskrieg und die militärische Frage, wie er zu führen wäre, von Anbeginn verquickt mit den Bemühungen von amerikanischer Seite, vermittelnd einzugreifen.

Die Unterhaltung House—Bethmann Anfang 1915 führte über eine allgemein gehaltene Versicherung der Friedensbereitschaft des Reichskanzlers kaum hinaus. Beim Anschneiden der Frage nach den Kriegszielen öffnete sich schon eine Kluft. Die Zwischenfälle, die der U-Bootskrieg im Sommerhalbjahr 1915 brachte, die Feindseligkeit, welche sich von amerikanischer Seite nicht nur in der Behandlung dieser Fälle, sondern auch sonst gegen Deutschland offenbarte, verschlossen der deutschen Reichsleitung die Möglichkeit, entgegenzukommen und ihre Kriegführung auf Erwartungen zu gründen, die sich an den Präsidenten Wilson knüpften. Der „Arabic"-Fall und ebenso im Dezember die „Ancona"-Angelegenheit wurden als Sonderfälle — in denen eingeräumt wurde, daß das Versenken der Schiffe mit den erteilten Befehlen nicht übereinstimmte — beglichen; in dem „Lusitania"-Streit aber hatte die deutsche Regierung bis zuletzt keinen Fußbreit nachgegeben. Die Begegnung House—Bethmann im März 1916 ging wenig anders aus als die im Jahre vorher. Lose angesponnene Fäden rissen alsdann durch die Verschärfung des U-Bootskrieges im Frühjahr 1916 ab.

Ein grundsätzliches Umstellen der deutschen Politik trat nach dem „Sussex"-Fall ein. Zum erstenmal im Verlauf des U-Bootskrieges wurde von der deutschen Regierung der amerikanischen Forderung restlos nach-

gegeben, und zum ersten Male wurde die in bestimmter Form ausgesprochene Erwartung in die politische Rechnung eingestellt, daß der Präsident Wilson jetzt zeigen sollte, ob seine Worte ernst zu nehmen waren.

Nicht unwichtig ist es jedoch, hinzuzufügen, daß der Reichskanzler den Weg, den er vorgezeichnet hatte, selbst nur mit halbem Herzen betrat. Ein übergroßes Vertrauen zu dem Gelingen seines Vorhabens hatte er nicht. Die Erfahrungen, welche bisher mit dem Präsidenten Wilson gemacht worden waren, hatte der Kanzler vor Augen. Der Stimmung des deutschen Volkes gegen Amerika, des Widerstrebens von Heer und Marine war er sich wohl bewußt. Die Besorgnis verließ ihn nicht, daß die Wendung durch den Präsidenten Wilson doch nicht in annehmbarer Gestalt oder nicht schnell genug eintreten mochte, und daß er auf die Dauer nicht Herr der Kräfte im eigenen Lager bleiben würde, die jetzt gebannt waren.

Die deutsche Antwort an Amerika vom 4. 5. enthielt den Satz, die deutsche Regierung erwarte, „daß ihre neue Weisung an die Seestreitkräfte auch in den Augen der Regierung der Vereinigten Staaten jedes Hindernis für die Verwirklichung der in der amerikanischen Note vom 23. 7. 15[1]) angebotenen Zusammenarbeit zu der noch während des Krieges zu bewirkenden Wiederherstellung der Freiheit der Meere aus dem Wege räumt."

Eine weitergehende Anregung, durch welche Präsident Wilson aufgefordert worden wäre, einen Schritt zur Vermittlung von Friedensbesprechungen zu unternehmen, enthielt die deutsche Note vorsichtshalber nicht. Dazu wählte die Reichsleitung den Weg unverbindlicher diplomatischer Fühlungnahme. Nach den Beratungen im Hauptquartier Ende April sprach der Reichskanzler zu dem amerikanischen Botschafter Gerard die Hoffnung aus, daß Präsident Wilson nach dem deutschen Entgegenkommen in der „Sussex"-Angelegenheit „groß genug sein würde, die Frage des Friedens aufzunehmen"[2]). Der amerikanische Botschafter unterließ es nicht, diese Worte an seine Regierung zu übermitteln.

Es folgte die Unterrichtung des deutschen Botschafters in Washington und eine Andeutung des in der amtlichen Note nicht ausgesprochenen Wunsches der deutschen Regierung. Am 6. 5. ging an den Grafen Bernstorff ein Telegramm des Reichskanzlers, „er hoffe, daß das große Zugeständnis von deutscher Seite den Zustand des Mißtrauens endgültig beseitigen und eine Ära vertrauensvoller Beziehungen eröffnen möge. Die Animosität der deutschen Volksstimmung gegen Wilson wegen Inhalt und Ton seiner Note

[1]) Band 2, S. 178.

[2]) Helfferich: „Der Weltkrieg", Band 2, S. 350.

und wegen des Eindrucks der Parteinahme gegen Deutschland sei allerdings so groß, daß ein öffentlich erkennbarer Schritt gegenüber England vorhergehen müsse, bevor er als unparteiischer Friedensanreger vom deutschen Volk akzeptiert werden würde. Unterließe Wilson einen derartigen Schritt, so bestünde die Gefahr, daß sich die Animosität unheilbar vertiefe und die Möglichkeit der Friedensvermittlung in weiteste Ferne gerückt würde. Letzten Endes bliebe eine Anbahnung des Friedens natürlich immer erwünscht".

Im Juli wurden die Instruktionen des Grafen Bernstorff durch den Staatssekretär v. Jagow dahin ergänzt, daß eine etwaige Einmischung des Präsidenten Wilson in das Festlegen der Friedensbedingungen unerwünscht sei, daß die Rolle des Präsidenten vielmehr nur so gedacht wäre, daß er die Kriegführenden an den Verhandlungstisch brächte. Die deutschen Bedingungen würden von der jeweiligen Kriegslage bei Beginn der Friedensverhandlungen abhängig und von Deutschland allein mit den Entente-Gegnern zu besprechen sein.

In seinen Antworten — Mai bis Juli — wies Graf Bernstorff auf Grund seiner Unterredungen mit dem Oberst House zunächst darauf hin, daß es, wie er bereits seit dem April mehrmals berichtet hatte, für den Präsidenten Wilson jetzt leichter sein würde, Frieden zu stiften, als England zum Aufheben der Blockade zu bewegen. Ein Krieg Amerikas gegen England wegen der Blockade sei ausgeschlossen, und selbst ein amerikanisches Verbot der Ausfuhr von Kriegsmaterial als Drohung gegen England wäre nicht zu erreichen, weil die herrschende „Prosperität" darunter leiden würde. Den Goldstrom zu unterbinden, den die Kriegslieferungen der amerikanischen Industrie in das Land brachten, käme für den Präsidenten angesichts des inneren Widerstandes, der sich erheben würde, nicht in Frage. „Anders liege die Sache hinsichtlich des bekannten Wunsches des Präsidenten, den Frieden in Europa herbeizuführen. Hierin habe er jetzt fast die gesamte öffentliche Meinung in Amerika hinter sich. Auch schon aus Wahlrücksichten würde Wilson sicher den Versuch machen, den Frieden herbeizuführen. Er möchte das Verdienst haben, die Kriegführenden dazu gebracht zu haben, miteinander zu verhandeln. Ein solcher Erfolg dürfte bei der herrschenden Stimmung seine Wiederwahl sichern. Soweit bekannt, wolle Wilson sich durchaus nicht in die territorialen Fragen einmischen, sondern sich nur für »Abrüstung«, »Freiheit der Meere« und ähnliche internationale Fragen interessieren. Was den Konflikt mit Deutschland wegen des »Sussex«-Falles angehe, so betrachte Wilson diesen als erledigt; er wünsche Beruhigung als Vorbedingung zu einer Friedensaktion."

Ein Schlußstrich wurde unter diese Erörterungen gezogen, als der Reichskanzler am 18. 8. an den Grafen Bernstorff drahtete:

„Eine Vermittlung des Präsidenten, die den Beginn von Friedensverhandlungen der Kriegführenden untereinander herbeiführen will, sind wir gern bereit anzunehmen. Bitte hierauf gerichtete Tätigkeit des Präsidenten nachdrücklich ermutigen. Natürlich darf uns nicht zugemutet werden, uns bei Annahme solcher Vermittlung auf irgendwelche konkrete Friedensbedingung zu verpflichten. Eine allgemeine Friedenskonferenz unter Beteiligung der Neutralen ist nur im Anschluß an vorangegangene erfolgreiche Friedensverhandlungen unter Kriegführenden und nur über allgemeine völkerrechtliche und internationale Fragen erträglich."

Daneben begann Staatssekretär v. Jagow bereits Anfang Juni den Botschafter in Washington zu drängen, „den Präsidenten Wilson durch Herrn House auf die ernsten Gefahren aufmerksam machen zu lassen, die seine Passivität England gegenüber in sich berge". Aus den nach Amerika gelangten Nachrichten werde der Botschafter entnommen haben, „daß unser Zurückweichen in der Unterseebootsfrage vor Amerika von weiten und einflußreichen Kreisen in Deutschland mißbilligt werde. Verharre Präsident Wilson noch länger in seiner Untätigkeit gegenüber England, so sei zu befürchten, daß auch der Teil der deutschen öffentlichen Meinung, der die Haltung der Regierung bis jetzt gebilligt habe, sich den Gegnern der Regierungspolitik anschließen und daß die gesamte öffentliche Meinung in Deutschland die Wiederaufnahme des U-Bootskrieges in den früheren Formen gebieterisch fordern würde. Die deutsche Regierung würde dann um so weniger in der Lage sein, sich dieser Forderung auf die Dauer zu widersetzen, als alle militärischen Stellen nach wie vor den rücksichtslosen U-Bootskrieg als das einzig wirksame Kriegsmittel zum völligen Niederkämpfen Englands ansehen und empfehlen".

Die Aufgabe des deutschen Botschafters, in Erfahrung zu bringen, wann voraussichtlich ein amerikanisches Vorgehen im Sinne der deutschen Regierung erfolgen würde, oder gar eine Beschleunigung dieses Vorgehens zu bewirken, war nicht leicht. Die Leitung der auswärtigen Beziehungen der Vereinigten Staaten ruhte unumschränkt in den Händen des Präsidenten Wilson. *Die Politik Amerikas im Kriege war tatsächlich die Politik dieses einen Mannes.* Er aber lebte zurückgezogen und einsam. Selbstherrlichkeit und Undurchdringlichkeit kennzeichneten sein Wesen. Selbst seine eigenen Kabinettsmitglieder zog er kaum in sein Vertrauen. Allein der Oberst House als sein politischer Freund und Berater hatte tieferen Einblick in die Gedanken und Pläne Wilsons. Dazu kam, daß er Entschlüsse von größerer Tragweite bedachtsam und zaudernd zu formen pflegte.

Die amerikanische Außenpolitik war ferner, mehr noch als in anderen demokratisch regierten Staaten, stark beeinflußt von Rücksichten auf die innere Parteipolitik und die sorgsam beobachtete öffentliche Meinung. In dem Zeitraum zumal, um den es sich hier handelt, drehte sich alles um die für Anfang November 1916 bevorstehende Präsidentenwahl. Soweit Graf Bernstorff klar sehen konnte, und in diesem Sinne berichtete er, wollte Wilson unter allen Umständen vermeiden, von England eine Ablehnung der beabsichtigten Friedensaktion zu erfahren. Groß wäre der Gewinn eines diplomatischen Erfolges für den Präsidentschaftskandidaten Wilson gewesen; schwerer noch mußte auf der anderen Seite ein außenpolitischer Fehlschlag wie der einer Zurückweisung der Friedensanregung im Wahlkampfe wiegen. Die Voraussetzungen in dieser Beziehung hinsichtlich Englands waren im Sommer 1916 denkbar ungünstig. Die englische Regierung hatte im Mai — was in Deutschland nicht bekannt war — einen im Februar von dem Oberst House mit Sir Edward Grey entworfenen Geheimpakt[1]), in welchem eine amerikanische Intervention zugunsten der Alliierten, um einen Verständigungsfrieden zu sichern, vorgesehen war, rundweg abgelehnt. Seitdem wußte Präsident Wilson, daß die Entente keineswegs für die Güter der Demokratie gegen den deutschen Militarismus kämpfte, wie Wilson vorher wähnte, sondern für nüchternste imperialistische Ziele. Der Grund zu einer ersten Verstimmung war dadurch gelegt. Eine ernste Spannung zwischen den beiden angelsächsischen Ländern entstand dann, als der englische Wirtschaftskrieg im Sommer 1916 den amerikanischen Handel empfindlich belästigte, indem amerikanische Firmen, die im Verdacht standen, mit Deutschland in Geschäftsverbindung zu stehen, auf sogenannte schwarze Listen gesetzt wurden. Zuletzt, aber nicht zum wenigsten, war zu bedenken, daß die Alliierten große Hoffnungen auf das Gelingen des Ende Juni begonnenen Angriffs an der Somme setzten. Solange die Engländer aber von Siegeszuversicht erfüllt waren, ließ sich mit ihnen über Frieden nicht reden. Die Absicht, den weiteren Fortgang der Somme-Offensive zunächst abzuwarten, war anscheinend der Hauptgrund für das Zögern des Präsidenten Wilson bis in den August hinein. In Deutschland indessen sah man nur sein Zaudern; es konnte nicht ausbleiben, daß das Mißtrauen wuchs.

Als Ende August Rumänien an die Seite der Alliierten trat, verschlechterten sich die Umstände für die Erwartungen der deutschen Regierung

[1]) Der Pakt ist im allgemeinen bekannt als „Grey-House-Memorandum", aufgesetzt in London Mitte Februar 1916, bestätigt durch Wilson Anfang März 1916. Siehe House, Intimate Papers, Band II, S. 193—202.

vollends. Anfang September telegraphierte Graf Bernstorff an das Auswärtige Amt:

„Friedensvermittlung Wilsons bis auf weiteres aufgeschoben, weil augenblicklich aussichtslos wegen Eintritts Rumäniens in den Krieg und dadurch hervorgerufener Siegeszuversicht unserer Feinde. Wilson glaubt, vor den Wahlen nicht mehr vermitteln zu können, da England ihn bis nach dem Wahltag dilatorisch behandeln und ihn, wenn er nicht wiedergewählt würde, kühl abweisen dürfte. Falls aber Wilson bei den Wahlen siegt, wofür Aussichten jetzt günstig, und bis dahin Stillstand in den Kriegsoperationen eingetreten ist, will der Präsident sofort Vermittlung eintreten lassen. Er glaubt dann stark genug zu sein, um Friedenskonferenz zu erzwingen."

Inzwischen hatte am 31. 8. in Pleß die Beratung der führenden Persönlichkeiten der deutschen Kriegsleitung mit dem Feldmarschall v. Hindenburg und General Ludendorff über die Wiederaufnahme des uneingeschränkten U-Bootskrieges stattgefunden, und wenn auch der Reichskanzler v. Bethmann Hollweg jene Zusammenkunft mit dem beruhigenden Gefühl verließ, daß noch kein endgültiger Entschluß gefaßt worden war, so konnte er sich doch nicht darüber im Zweifel sein, daß der Aufschub dieses Mal nur ein befristeter war. Die Frage erhob sich drohend vor dem Kanzler, ob die Zeit reichen würde, die nun schon seit Monaten schwebende politische Aktion ausreifen zu lassen. Sobald der Feldzug gegen Rumänien zu Ende ginge, erfüllte sich die vorbehaltene Bedingung für den Vormarsch der U-Boote; die letzte Schranke, die noch wie ein Schutz für den politischen Plan wirkte, würde fallen. In aller Deutlichkeit und mit den eindringlichsten Worten, aus denen die ganze Unruhe und Sorge des Reichskanzlers spricht, machte er dem Botschafter in Washington von dem Ernst der entstandenen Lage Mitteilung und ersuchte ihn nochmals um Auskunft, ob denn auf keine Art und Weise ein Schritt Wilsons noch vor den Wahlen veranlaßt werden könnte. Graf Bernstorff aber sah sich außerstande, solches in Aussicht zu stellen, es sei denn, daß die deutsche Regierung ausdrücklich eine entsprechende Aufforderung an den Präsidenten Wilson richtete. Selbst jedoch vor aller Welt den ersten Schritt zu tun, lehnte der Reichskanzler ohne weiteres ab. Nur wenn Wilson „spontan" von sich aus die Anregung gäbe, glaubte die deutsche Regierung sich auf den Versuch einlassen zu dürfen.

Die Bemühungen der deutschen Regierung ließen nicht nach. Als sich der amerikanische Botschafter Gerard Ende September zu längerem Urlaub nach Amerika begeben hatte, wünschte der Kaiser, daß ein von ihm persönlich verfaßtes Aide-mémoire an den Grafen Bernstorff telegraphisch übermittelt würde, um es durch Gerard dem Präsidenten Wilson aushändigen

zu lassen. In dem Schriftstück wurde der amerikanische Botschafter daran erinnert, daß er Ende April dem Kaiser angedeutet habe, Präsident Wilson wolle gegen Ausgang des Sommers den Kriegführenden seine guten Dienste zum Einleiten des Friedens anbieten. Inzwischen habe der Krieg solche Formen angenommen, daß die deutsche Regierung den Zeitpunkt kommen sehe, zu dem sie gezwungen sein würde, die Handlungsfreiheit in Anspruch zu nehmen, die sie sich in ihrer Note vom 4. 5. bezüglich des U-Bootskrieges vorbehalten habe. Dadurch könnten die Schritte des Präsidenten gefährdet werden. Die deutsche Regierung betrachte es als ihre Pflicht, den Botschafter für alle Fälle auf diese Tatsache aufmerksam zu machen.

Graf Bernstorff hielt es für angebracht, diesen vom 9. 10. datierten Kaiserlichen Hinweis nicht durch den Botschafter Gerard, sondern durch den Oberst House an den Präsidenten Wilson gelangen zu lassen. Ein Fortschritt trat aber nicht ein. Nach wie vor sei nicht anzunehmen, telegraphierte Graf Bernstorff am 20. 10., daß Wilson noch vor der jetzt unmittelbar bevorstehenden Wahl einen Friedensschritt unternähme. Falls Wilson jedoch gewählt würde, werde er, wie der Botschafter glaube, sehr bald eine Friedensvermittlung versuchen und dabei auch Erfolg haben. Die Stimmung gegen England sei wesentlich verschlechtert. Wenn der Friede nicht eintrete, wären ernste anglo-amerikanische Meinungsverschiedenheiten zu erwarten. Damit spielte der Botschafter darauf an, daß Präsident Wilson sich im September von dem Kongreß die Vollmacht hatte geben lassen, „drastische Vergeltungsmaßregeln" gegen England wegen der „schwarzen Listen" und anderer Blockade-Übergriffe anzuwenden. Gleichzeitig hatte der Präsident von dem Kongreß den Ausbau der amerikanischen Kriegs- und Handelsflotte in aufsehenerregendem Umfang bewilligen lassen, damit der Stimme der Regierung der Vereinigten Staaten in Streitfragen des internationalen Rechts auch gegenüber einer Seemacht wie England künftig stärkerer Nachdruck verschafft werden könne[1]). — Bisher wäre jede neue Erörterung mit Deutschland über die U-Bootsfrage in Amerika von englischer Seite dazu ausgenutzt worden, die Differenz mit England zu überbrücken. Schon die Agitation in der deutschen Presse für den rücksichtslosen U-Bootskrieg werde stets in dieser Richtung verwertet.

Der 7. 11. war der Tag der Präsidentenwahl in den Vereinigten Staaten. Eine Woche später war zu übersehen, daß die Wiederwahl

[1]) Als Oberst House den Präsidenten Wilson darauf hinwies, daß diese Rüstungsmaßnahme das politische Verhältnis der Vereinigten Staaten zu England schwer belasten würde, erwiderte Wilson: "Let us build a navy bigger than hers ... and do what we please."

Wilsons gesichert war. Erst jetzt lag, vom amerikanischen Standpunkt gesehen, die Bahn für entscheidende außenpolitische Handlungen des Präsidenten frei. Die Wahl Wilsons war von seinen Anhängern verfochten worden unter dem pazifistischen Stichwort: "He kept us out of war." Als einen Ansporn faßte dies der demokratische Präsident auf, nun im positiven Sinne eine Leistung zur Herstellung des Friedens in Europa zu vollbringen, zumal er selbst seine Überzeugung oft dahin ausgesprochen hatte, daß nur eine baldige Beendigung des Weltkrieges Amerika davor bewahren konnte, selbst hineingezogen zu werden. Aber wieder vergingen Wochen, ohne daß etwas geschah.

Inzwischen berichtete Graf Bernstorff am 21. 11., Wilson habe House spontan beauftragt, streng vertraulich mitzuteilen, daß er sobald als möglich Schritte zur Friedensvermittlung tun wolle, „vermutlich zwischen jetzt und Neujahr". Er mache indes zur Bedingung, daß bis dahin in Deutschland möglichst wenig von Friedensvermittlung gesprochen und geschrieben würde, um vorzeitige Ablehnung seitens der Feinde Deutschlands zu verhindern. Wilson glaube, seine Vermittlung nur eintreten lassen zu können, wenn die öffentliche Meinung in Amerika gegenüber Deutschland so günstig bleibe wie in den letzten Monaten. Deshalb beklage er auch die sogenannten belgischen Deportationen[1]). Wilson zögere ferner auch deswegen, weil das Staatsdepartement eine Ablehnung seitens der Alliierten erwarte, während Oberst House stark dränge und hoffnungsvoll sei.

So ging es von Monat zu Monat. Bald waren es Kriegshandlungen der U-Boote, bald Bedenken wegen einer Zurückweisung durch England, bald Rücksichten auf die Wahl oder die öffentliche Meinung, welche Wilson behinderten; jetzt waren es die belgischen Deportationen und anderes. Die Geduld der deutschen Regierung wurde auf eine wahrhaft schwere Probe gestellt.

Schon im Laufe des Sommers war dem Reichskanzler v. Bethmann Hollweg daher der Gedanke gekommen, der auch von Wien her angeregt

[1]) Gegen Ende Oktober 1916 setzte im Gebiet des Generalgouvernements Belgien die Zwangsüberführung beschäftigungsloser belgischer Arbeiter nach Deutschland ein. Durch die Maßnahme sollte den Gefahren der im Generalgouvernement bestehenden, weitgehenden Arbeitslosigkeit gesteuert und dem dringenden Bedürfnis der deutschen Volkswirtschaft nach Arbeitskräften Rechnung getragen werden. Die Maßnahme bot dem Ausland Anlaß zu einer heftigen Propaganda gegen Deutschland. — Vgl. hierzu: „Völkerrecht im Weltkrieg" (Dritte Reihe im Werk des parlamentarischen Untersuchungsausschusses, Deutsche Verlagsgesellschaft für Politik und Geschichte, Berlin 1927), Band 1, S. 187 f.

wurde, von der deutschen Regierung aus unmittelbar den Feindmächten die Friedensbereitschaft Deutschlands und seiner Verbündeten zu eröffnen. Auf diese Weise würde die Einmischung eines Dritten, der unklare eigene Interessen mitbrächte, ausgeschaltet. Keine Nötigung konnte kommen, die Karten aufzudecken, bevor man am Verhandlungstische saß. Ein militärischer Höhepunkt müßte naturgemäß für ein deutsches Friedensangebot abgewartet werden. Die Fortschritte des Feldzuges in Rumänien im September stellten einen geeigneten Zeitpunkt in nahe Aussicht. Im Oktober nahm der Plan des Reichskanzlers in Besprechungen mit der österreichisch-ungarischen Regierung feste Formen an. Der Kaiser war grundsätzlich sehr einverstanden und griff fördernd ein. Ende November, als trotz Wilsons Wahl noch immer nichts Sicheres aus Amerika verlautete, war der Entschluß im Einvernehmen mit der Obersten Heeresleitung und den Verbündeten so gut wie gefaßt; und nachdem am 6. 12. die rumänische Hauptstadt Bukarest gefallen war, blieb nur noch über die Wahl des Tages eine Vereinbarung zu treffen, an welchem das deutsche Friedensangebot herauszugeben wäre. Mochte die Aktion des Präsidenten Wilson sich nebenher weiterentwickeln, wenn sie wirklich beabsichtigt war. Der politische Plan Bethmann Hollwegs gründete sich jetzt auf die Idee, zum Vermeiden des U-Bootskrieges und zum Sichern eines brauchbaren Friedensschlusses „zwei Eisen im Feuer zu haben".

Am 12. 12. erfolgte die Bekanntgabe der deutschen Friedenserklärung vor dem Reichstag durch den Kanzler. Am gleichen Tage händigte er sie dem amerikanischen Geschäftsträger aus zur Übermittlung an die Regierungen der Ententestaaten.

Das feierliche Angebot der deutschen Regierung gipfelte in den Sätzen:

„Getragen von dem Bewußtsein ihrer militärischen und wirtschaftlichen Kraft, und bereit, den ihnen aufgezwungenen Kampf nötigenfalls bis zum Äußersten fortzusetzen, zugleich aber von dem Wunsch beseelt, weiteres Blutvergießen zu verhüten und den Greueln des Krieges ein Ende zu machen, schlagen die vier verbündeten Mächte vor, alsbald in Friedensverhandlungen einzutreten. Die Vorschläge, die sie zu diesen Verhandlungen mitbringen werden, und die darauf gerichtet sind, Dasein, Ehre und Entwicklungsfreiheit ihrer Völker zu sichern, bilden nach ihrer Überzeugung eine geeignete Grundlage für die Herstellung eines dauerhaften Friedens.

Wenn trotz dieses Anerbietens zu Frieden und Versöhnung der Kampf fortdauern sollte, so sind die vier verbündeten Mächte entschlossen, ihn bis zum siegreichen Ende zu führen. Sie lehnen aber feierlich jede Verantwortung dafür vor der Menschheit und der Geschichte ab."

Es war in Deutschland nicht bekannt, und auch dem deutschen Botschafter in Washington nicht, daß Präsident Wilson unmittelbar nach seiner

Wiederwahl bereits Mitte November persönlich den Entwurf des eigenen Friedensaufrufs an die Kriegführenden ausgearbeitet hatte, ohne ihn aber aus seinen Händen zu geben. Als Graf Bernstorff durch Telegramme des Staatssekretärs v. Jagow vom 16. und 22. 11. zunächst die Andeutung, dann die ausgesprochene Absicht des deutschen Friedensschrittes erfuhr, wußte er nicht, wie dicht die Pläne der Staatsmänner in Washington und Berlin nebeneinander herliefen. Am 9. 12. teilte ihm das Auswärtige Amt den Entschluß der deutschen Regierung mit, „die durch den Fall Bukarests geschaffene günstige Lage auszunutzen". Einer Stellungnahme dazu enthielt sich der deutsche Botschafter, da er nicht zu übersehen vermochte, welchen politischen und militärischen Überlegungen der trotz seines Hinweises vom 21. 11. angekündigte Beschluß der deutschen Regierung entsprang.

Präsident Wilson empfand den Schritt der deutschen Regierung als eine Störung seiner Absichten. Er glaubte annehmen zu müssen, daß man in London und Paris das deutsche Vorgehen als ein Zeichen der Schwäche deuten und entsprechend behandeln würde, und er befürchtete, daß eine nun von seiten Amerikas folgende Friedensanregung nicht anders als eine von den Mittelmächten gewünschte und zu ihren Gunsten unternommene Unterstützungsaktion gewertet werden würde. Trotzdem entschloß sich Wilson, gegen den Rat des Freundes House, seine vorbereitete Friedensnote umgehend abzusenden, um auf diese Weise vielleicht den Ententemächten ein Ausweichen wenigstens zu erschweren.

Die Note Wilsons vom 18. 12. wurde am 21. von dem amerikanischen Geschäftsträger in Berlin überreicht. Ihr Inhalt wird im wesentlichen durch folgende Sätze bezeichnet:

„Der Präsident hat sich schon lange mit dem Gedanken getragen, den Vorschlag, den ich Weisung habe zu übermitteln, zu machen. Er macht ihn im gegenwärtigen Augenblicke nicht ohne eine gewisse Verlegenheit, weil es jetzt den Anschein erwecken könnte, als sei er angeregt von dem Wunsche, im Zusammenhang mit dem jüngsten Vorschlag der Zentralmächte eine Rolle zu spielen. Tatsächlich ist der ursprüngliche Gedanke des Präsidenten in keiner Weise auf diese Schritte zurückzuführen . . .

Der Präsident regt an, daß baldigst Gelegenheit genommen werde, von allen jetzt kriegführenden Staaten ihre Ansichten über die Bedingungen zu erfahren, unter denen der Krieg zum Abschluß gebracht werden könnte, und über die Vorkehrungen, die gegen die Wiederholung des Krieges oder die Entfachung irgendeines ähnlichen Konflikts in der Zukunft zufriedenstellende Bürgschaft leisten könnten, so daß sich die Möglichkeit biete, sie offen zu vergleichen. Dem Präsidenten ist die Wahl der zum Erreichen dieses Zieles geeigneten Mittel gleich. Er ist gern bereit, zum Erreichen dieses Zweckes in jeder annehmbaren Weise seinerseits dienlich zu sein, oder sogar die Initiative zu er-

greifen; er wünscht jedoch nicht, die Art und Weise und die Mittel zu bestimmen. Jeder Weg wird ihm genehm sein, wenn nur das große Ziel, das er im Auge hat, erreicht wird. . . .

Aber bisher haben die verantwortlichen Wortführer auf beiden Seiten noch kein einziges Mal die genauen Ziele angegeben, welche, wenn sie erreicht würden, sie und ihre Völker so zufriedenstellen würden, daß der Krieg nun auch wirklich zu Ende gefochten wäre . . .

Die Vereinigten Staaten müssen es sich versagen, die Bedingungen vorzuschlagen, auf Grund deren der Krieg beendet werden soll . . .

Der Präsident schlägt keinen Frieden vor; er bietet nicht einmal seine Vermittlung an. Er regt nur an, daß man sondiere, damit die neutralen und die kriegführenden Staaten erfahren, wie nahe wohl das Ziel des Friedens sein mag . . . Der Präsident glaubt, daß der Geist, in dem er spricht, und die Ziele, die er erstrebt, von allen Beteiligten verstanden werden, und er hofft im Vertrauen auf eine Antwort, die ein neues Licht in die Angelegenheit der Welt bringen wird."

Die Rede des deutschen Kanzlers im Reichstag am 12. 12. machte im feindlichen Ausland einen tiefen Eindruck. Weite Volkskreise, in denen sich Kriegsmüdigkeit verbreitet hatte, wurden in Erregung versetzt. Namentlich auch in England, dem Lande, das als führend auf seiten der Gegner zu gelten hatte, wurde dies bemerkbar. Es war etwas wie eine Macht, welche dem Streben des Reichskanzlers Beistand zu leisten schien, auf den er gerechnet hatte. Den feindlichen Staatsmännern aber, welche auf das Niederschlagen Deutschlands, nicht aber auf Verständigung aus waren, kam diese Bewegung in hohem Maße ungelegen.

In England war Anfang Dezember eine Kabinettskrisis gewesen. Asquith und Grey, deren Kriegsleitung in den Augen der maßgebenden Führer der englischen Parteiherrschaft die für nötig gehaltene Festigkeit und Stärke vermissen ließ, hatten zurücktreten müssen. Als Premierminister folgte Lloyd George, der Sprecher für erbitterte Kriegsleidenschaft. Er erkannte das Gefährliche des deutschen Friedensangebots und der Wirkung auf die Volksstimmung. Unverzüglich, noch bevor die Note des Präsidenten Wilson in London vorlag, tat Lloyd George seinen wohlberechneten Gegenzug. In einer mit außerordentlicher Spannung von dem Lande erwarteten Rede im Unterhaus am 19. 12. nahm er Stellung zu der deutschen Erklärung. Eine offene Zurückweisung durfte er nicht auszusprechen wagen. Die Verantwortung für das erwünschte Scheitern der Friedensbestrebungen mußte den Mittelmächten zugeschoben werden. Bevor die Einladung Deutschlands in Erwägung gezogen werden könne, das war das Kernstück der Rede des Premierministers, müsse man wissen, ob es auf die Bedingungen der Alliierten einzugehen bereit sei. Diese Bedingungen aber wären „gänzliche Wiederherstellung, völlige Vergütung, wirksame Bürg-

schaft". In den Worten des Reichskanzlers vermisse man jegliche Andeutung über seine Einstellung zu diesen Grundfragen.

Ein geschicktes Ausweichen war es, mit dem Zweck, der erfüllt wurde, die eigenen Völker zu beruhigen und dem Gegenspieler den nächsten Zug zu überlassen.

Die Wirkung auf die deutsche Kriegsleitung war sofort an einigen, nach außen zwar nicht hervortretenden, aber für das innere Gefüge der deutschen Führung ernsten Zeichen zu spüren. General Ludendorff ergriff die Initiative. Schon am 20. 12. ließ dieser an den Reichskanzler und das Auswärtige Amt drahten, „nachdem Lloyd George das Friedensangebot durch seine Erklärung im Unterhaus abgelehnt habe, sei er auf Grund der an der Westfront gewonnenen Eindrücke[1]) der Überzeugung, daß nunmehr der U-Bootskrieg mit aller Schärfe einsetzen müsse". Das Auswärtige Amt entgegnete, zunächst müsse die förmliche Antwort der Gegner abgewartet werden, doch schon folgte eine Zuspitzung. Es läge ihm fern, erklärte General Ludendorff am 22. 12., die Reichsregierung „vor der Erledigung der Friedensaktion zum rücksichtslosen U-Bootskrieg zu drängen. Er müsse jedoch noch einmal seine Ansicht festlegen, daß wir ohne rücksichtslosen U-Bootskrieg den Feldzug verlieren würden . . . Der Reichskanzler habe im September in Pleß zugestimmt, daß die Oberste Heeresleitung über den Zeitpunkt des Beginns des rücksichtslosen U-Bootskrieges entscheiden solle. Dieser Zeitpunkt sei Ende Januar gekommen. Der Feldmarschall könne die Verantwortung für den Verlauf des Feldzuges nicht mehr tragen, falls die Regierung hierauf nicht einginge".

Generalfeldmarschall v. Hindenburg trat dieser Forderung bei und unterstrich sie, indem er am nächsten Tage in demselben Sinne bei dem Reichskanzler und dem Auswärtigen Amt vorstellig wurde: „Offiziere und Soldaten erwarten den rücksichtslosen Einsatz aller Kraft."

In einer entscheidungschweren Stunde des Weltkrieges war somit die grundsätzliche Frage der Verantwortlichkeit und ihrer Teilung zwischen Staatsmann und Feldherr aufgeworfen. Zur Lösung drängte das im Leben und Kämpfen der Völker größte Problem — der F ü h r u n g.

Bereits im Oktober waren Meinungsverschiedenheiten dieser schwerwiegenden Art zwischen der Obersten Heeresleitung und dem Reichskanzler zutage getreten. Damals hatte es letzterer für erforderlich gehalten, darauf

[1]) Am 15. 12. 16 war vor Verdun ein schwerer feindlicher Angriff erfolgt, der auf deutscher Seite wieder große Krafteinbuße an Menschenleben, Gefangenen und Kriegsmaterial gebracht hatte. Sie zeigte nach den Worten General Ludendorffs die Erschöpfung der deutschen Truppen.

aufmerksam zu machen, daß der Botschafter in Washington auf persönlichen Befehl des Kaisers angewiesen sei, den Präsidenten Wilson zu einem Friedensschritt zu veranlassen, und daß keine Eingriffe in die schwebende politische Angelegenheit ohne Beteiligung des Kanzlers von dem Kaiser erwirkt werden dürften. Von dem Feldmarschall war auch schon bei dieser Gelegenheit darauf verwiesen worden, daß ja der Kanzler selbst am 31. 8. in Pleß der Obersten Heeresleitung die Entscheidung übertragen habe, ob und wann der uneingeschränkte U-Bootskrieg einsetzen solle.

Nochmals, wie Anfang Oktober, umriß der Reichskanzler am 23. 12. seine Stellungnahme zu der weltgeschichtlich bedeutsamen und wohl in jedem großen Kriege umstrittenen großen Frage der Verantwortung, indem er betonte, „daß der uneingeschränkte U-Bootskrieg, da er sich nicht nur gegen feindliche, sondern auch gegen neutrale Schiffe richte, unmittelbar in unser Verhältnis zu den neutralen Staaten eingreife, daher einen Akt der auswärtigen Politik darstelle, für den er die alleinige und nicht übertragbare verfassungsmäßige Verantwortung zu tragen habe, auch wenn für seine Stellungnahme im gegebenen Augenblick das Urteil der Heerführer selbstredend von besonderer Bedeutung sein würde". Bezüglich der gegenwärtigen Lage fügte der Kanzler hinzu, daß als frühester Zeitpunkt für weitere Entschlüsse der Eingang der verbindlichen Antwort der Gegner auf das deutsche Friedensangebot in Betracht komme. Die Wahrscheinlichkeit spreche dafür, daß sie zwar in der Hauptsache ablehnend lauten, immerhin aber noch eine Hintertür offenlassen würde. Wir dürften diese Hintertür nicht zuschlagen. Mit dem nachdrücklichen Hinweis schloß der Reichskanzler seine Antwort:

„Wofern ich mich mit Euerer Exzellenz davon überzeugen kann, daß die Vorteile des ganz rücksichtslosen U-Bootskrieges größer sind als die Nachteile des Übertritts Amerikas zu unseren Feinden, werde ich bereit sein, auch die Frage des uneingeschränkten U-Bootskrieges in Erwägung zu ziehen."

Darauf der Feldmarschall am 26. 12.:

„Ich hatte in meinem Telegramm die Notwendigkeit baldigen energischen Angriffs zur See empfohlen, da ich darin das einzige Mittel erblicke, den Krieg zu einem schnellen Ende zu führen. Euere Exzellenz glauben diesen Weg noch nicht betreten zu können. Unsere militärische Lage erlaubt es aber nicht, daß irgendwelche Verhandlungen eine einmal als richtig erkannte militärische Maßnahme hinausschieben und so die Energie der Kriegführung lähmen . . .

In mißverständlicher Auffassung Euerer Exzellenz Worte vor der Reichstagskommission Mitte September macht der größte Teil des deutschen Volkes die Oberste Heeresleitung allein für die Entscheidung über die Frage verantwortlich, ob der verschärfte U-Bootskrieg geführt werden soll oder nicht. Dies trifft nicht zu. Solange Euere Exzellenz und die Heeresleitung einer Auffassung waren, konnte ich darüber hinweggehen. Da jetzt die Ansichten scharf auseinander zu gehen scheinen, muß ich es

zur Wahrung der Stellung der Obersten Heeresleitung aussprechen, daß Euere Exzellenz als Reichskanzler zwar die ausschließliche Verantwortung beanspruchen, daß ich aber selbstverständlich auch weiter mit aller Kraft und im vollen Verantwortlichkeitsgefühl für den siegreichen Ausgang des Krieges dafür eintreten werde, daß militärisch das geschieht, was ich dazu für richtig halte."

Zu keiner Zeit des U-Bootskrieges war die Entscheidung, vor welche die deutsche Kriegsleitung gestellt wurde, von größerer Tragweite, als in jenen letzten Tagen des Jahres 1916. Daß in diesem Augenblick, in welchem die Einheitlichkeit der Führung das Gebot der Stunde war, die Heeresleitung und der erste Staatsmann sich nicht zu kraftvoller Geschlossenheit zusammenfanden, war eine verhängnisvolle Wendung.

Der Gegensatz, der hier zum Austrag kam, war mehr als ein Auseinandergehen sachlicher Meinungen. Er hatte seinen tieferen Ursprung in der ganzen Wesensart der handelnden Persönlichkeiten. Die willensstärkeren Führer der Wehrmacht vermißten bei dem Kanzler des Reiches mehr und mehr die feste, überzeugende Zielgebung und das überlegene Zusammenhalten aller Kräfte nach außen und im Inneren. Sie waren bereits dahin gelangt, die Frage aufzuwerfen, ob es nicht das Richtige wäre, die Leitung des Reiches anderen Händen zu überantworten.

Über den Rahmen der militärischen Abhandlung würde es hinausgehen, die psychologischen Kräfte ganz ergründen zu wollen, welche sich hier entluden. Das Wirken dieser Kräfte aber anzudeuten, erschien erforderlich. Sie haben zu der Entscheidung, die bald fiel, nicht unwesentlich beigetragen.

Der Chef des Admiralstabs, Admiral v. Holtzendorff, hatte sich seit September in enger Fühlung mit der Obersten Heeresleitung gehalten, um sofort auf dem Plan zu sein, sobald die Landkriegführung die Vorbedingung, welche für das Aufnehmen des uneingeschränkten U-Bootskrieges gesetzt war, erfüllt haben würde. Durch das Vorbereiten des Friedensangebots war auf Anweisung des Kaisers ein Aufschub eingetreten. Allmählich aber, da das Jahresende heranrückte, entstand eine ähnliche Hochspannung für die Seekriegsleitung wie um die Jahreswende 1915/16, als General v. Falkenhayn die Forderung erhoben hatte, vor dem nächsten Herbst müsse der Kriegsschluß unter allen Umständen durch die U-Boote erzwungen werden. Wenn jetzt wieder das Ziel gesteckt wurde, bis zum Einkommen der Welternte des nächsten Hochsommers zu einem befriedigenden Ende zu gelangen, so mußte spätestens Anfang Februar mit dem uneingeschränkten U-Bootskrieg begonnen werden. Es war also keine Zeit zu verlieren.

Alle wirtschaftlichen und militärischen Voraussetzungen für das Gelingen waren durch den Ablauf eines weiteren Kriegsjahres günstiger

geworden durch die fortgeschrittene Erschöpfung des gesamten Wirtschaftslebens der Kriegführenden, durch die Verminderung des Weltfrachtraums, wozu die U-Boote im Mittelmeer und der Minenkrieg unausgesetzt beigetragen hatten, sowie wesentlich auch durch die Mißernte des Jahres 1916 in den Ländern, welche für die Versorgung Englands in Betracht kamen. Dazu war die angewachsene Zahl der U-Boote als erhöhte Sicherheit zu veranschlagen[1]). Was der Admiralstab im Frühjahr und Sommer 1916 bei den Beratungen der Kriegsleitung als voraussichtliche Wirkung eines uneingeschränkten U-Bootskrieges geglaubt hatte versprechen zu können, war für 1917 in jeder Hinsicht zu verstärkter Gewißheit bei ihm gediehen. Nur der richtige Zeitpunkt zum Losschlagen durfte nicht verpaßt werden.

Ebenso wie dem General Ludendorff gab dem Chef des Admiralstabs die Unterhausrede Lloyd Georges das Stichwort. Am 22. 12. übersandte Admiral v. Holtzendorff dem Generalfeldmarschall v. Hindenburg eine Denkschrift, in welcher „die Notwendigkeit eines baldigen Beginns des uneingeschränkten U-Bootskrieges" nachgewiesen und der sorgsam erwogene Schritt nunmehr als unerläßlich und unaufschiebbar bezeichnet wurde, „nachdem die Antwort auf das deutsche Friedensangebot nach Form und Inhalt klargestellt habe, daß unsere Feinde es nach wie vor auf die politische Vernichtung Deutschlands abgesehen hätten".

Die Denkschrift, auf welche der Chef des Admiralstabs seine Forderung stützte, bildete den Abschluß der 1915 im Admiralstab begonnenen laufenden Studien über die Veränderungen des englischen Wirtschaftslebens und eine Fortsetzung der der Obersten Heeresleitung Ende August ausgehändigten Denkschrift über „die Schiffsraumfrage und die Versorgung Englands im Jahre 1916". Mit einer Fülle von statistischen Unterlagen ausgestattet, beschäftigte sich die neue fachwissenschaftliche Arbeit, die hier nicht in ihrem vollen Umfang gewürdigt werden kann, mit den Vorräten Englands an allen wichtigen Gütern des Lebens- und Wirtschaftsbedarfs, den nötigen Ergänzungsmengen, dem verfügbaren Schiffsraum des Inselreichs und der Möglichkeit, diesen bei eintretenden Verlusten durch Neubauten und andere

[1]) Zunahme der Zahl der für die Kriegführung in den Gewässern um England und im Mittelmeer verfügbaren Front-U-Boote:

	Große U-Boote	UB-Boote	Minen-U-Boote	Insgesamt
1. 4. 16	17	11	8	36
1. 7. 16	28	15	11	54
20. 12. 16	36	19	30	85

Maßnahmen ersetzen zu können, sowie schließlich mit der Einschätzung der wirtschaftlichen, finanziellen und militärischen Hilfe der Vereinigten Staaten, wenn diese in den Krieg einträten. Von den Einzelheiten sei nur hervorgehoben, daß die Denkschrift die Schiffsraumfrage jetzt in den Vordergrund stellte.

„Englands Rückgrat ist der Schiffsraum, der den großbritannischen Inseln die notwendige Zufuhr für die Erhaltung des Lebens und der Kriegsindustrie bringt und die Zahlungsfähigkeit im Auslande sichert." . . . „Die augenblicklich noch vorhandene englische Tonnage wird mit etwa 20 Millionen Bruttoregistertonnen zutreffend anzunehmen sein. Von diesen sind mindestens 8,6 Millionen T requiriert für militärische Zwecke und eine halbe Million in der Küstenschiffahrt beschäftigt, schätzungsweise eine Million in Reparatur bzw. vorübergehend unbenutzbar; etwa 2 Millionen T müssen im Interesse der Verbündeten fahren, so daß für die englische Versorgung höchstens noch 8 Millionen T englischer Tonnage zur Verfügung stehen. In den Monaten Juli/September 1916 fuhren nur rund 6¾ Millionen T englischen Schiffsraums auf England. Daneben läßt sich der sonstige nach England fahrende Schiffsraum auf 900 000 T feindlicher — nicht englischer — und reichlich 3 Millionen T neutraler Tonnage berechnen. Insgesamt wird England also von nur noch rund 10¾ Millionen T Schiffsraum versorgt."

Von dem uneingeschränkten U-Bootskrieg erwartete der Admiralstab nach den 1915/16 gewonnenen Erfahrungen die monatliche Vernichtung von 600 000 T Schiffsraum. Mindestens zwei Fünftel des neutralen Schiffsverkehrs würden nach näher begründeten Erwartungen von der Fahrt nach England abgeschreckt werden, so daß der englische Seeverkehr nach fünf Monaten um etwa 39 v. H. zurückgegangen sein würde. Das würde England nicht ertragen können.

Demgegenüber könnte der U-Bootskrieg nach der Prisenordnung auch nach allgemeiner Freigabe der bewaffneten Dampfer nur eine monatliche Vernichtung von 400 000 T und damit nach fünf Monaten nur eine Verringerung von etwa 18 v. H. des gegenwärtigen, für England nutzbaren Seeverkehrs ergeben, da das Abschrecken der Neutralen dann nicht in Frage käme. Wenn auch „der Fortfall von rund einem Fünftel des englischen Seeverkehrs sehr störend auf die englische Versorgung einwirken würde, so sei es doch als ausgeschlossen anzusehen, daß das jetzt unter Lloyd Georges zum Äußersten entschlossener Leitung stehende England dadurch zum Frieden gezwungen werden könnte".

Die Schlußfolgerung, welche Admiral v. Holtzendorff aus der Summe der angestellten Forschungen zog, kam in dem Satze zum Ausdruck:

„Ich stehe nicht an zu erklären, daß wir, wie die Verhältnisse jetzt liegen, mit uneingeschränktem U-Bootskrieg in fünf Monaten England zum Frieden zwingen können."

In der Leitung des Auswärtigen Amtes war Ende November ein Wechsel der Person und auch der Richtung eingetreten. Staatssekretär v. Jagow hatte dem Unterstaatssekretär Zimmermann Platz gemacht. Während ersterer die einzige Persönlichkeit in der Kriegsleitung gewesen war, welche mit der von dem Botschafter in Washington empfohlenen Politik ganz übereinstimmte, neigte der neue Staatssekretär nach seiner Amtsübernahme mehr den Auffassungen der Obersten Heeresleitung zu.

Am 26. 12. fertigte Staatssekretär Zimmermann die Antwort der deutschen Regierung auf die am 21. 12. eingegangene Friedensnote des Präsidenten Wilson. Die Erwiderung des Auswärtigen Amtes beschränkte sich auf eine allgemeine Zustimmung zu den Anregungen Wilsons, im besonderen zu dem Gedanken einer Konferenz der Mächte zur Sicherung des künftigen Weltfriedens. Nicht eingegangen wurde dagegen auf den Wunsch Wilsons, die deutschen Friedensbedingungen zu erfahren. Diese könnten nur in unmittelbarem Gedankenaustausch der Kriegführenden unter sich erörtert werden, wie es auch in dem deutschen Friedensangebot ausgesprochen wäre.

Aus der Zurückhaltung und dem Ton der deutschen Note ist die Einstellung des vollziehenden Staatssekretärs zu erkennen, der eine zu weitgehende Beteiligung des Präsidenten Wilson an den Friedenserörterungen als unerwünschte Einmischung in deutsche Angelegenheiten betrachtete.

Das Weitere hing nur noch von der förmlichen Antwort der Entente auf das deutsche Friedensangebot ab.

Nachdem die zehn verbündeten Regierungen der Feindstaaten sich über den Wortlaut, der sicherlich in London aufgesetzt war, geeinigt hatten, erfolgte am 30. 12. die Veröffentlichung ihrer gemeinsamen Note. Sie war ganz in dem Geiste und in dem Ton gehalten wie die Unterhausrede des englischen Premierministers:

„. . . Die alliierten Nationen ertragen seit 30 Monaten einen Krieg, zu dessen Vermeidung sie alles getan haben . . . Nachdem Deutschland seine Verpflichtungen verletzt hat, kann der von ihm gebrochene Friede nicht auf sein Wort gegründet werden.

Eine Anregung ohne Bedingungen für Eröffnung von Verhandlungen ist kein Friedensangebot. Der angebliche Vorschlag, der, jedes greifbaren Inhalts und jeder Genauigkeit entbehrend, durch die deutsche Regierung in Umlauf gesetzt wurde, erscheint weniger als ein Friedensangebot, denn als ein Kriegsmanöver, . . . als ein wohlberechneter Versuch, auf die Entwicklung des Krieges einzuwirken und zum Schluß einen deutschen Frieden aufzunötigen, . . . die öffentliche Meinung in den alliierten Ländern zu verwirren, . . . die öffentliche Meinung Deutschlands und seiner Verbündeten zu stärken, . . . die der neutralen Länder zu täuschen und einzuschüchtern . . .

Für die Vergangenheit übersieht die deutsche Note die Tatsachen, die Daten und die Zahlen, die feststellen, daß der Krieg gewollt, hervorgerufen und erklärt worden ist durch Deutschland und Österreich-Ungarn . . .

Für die Gegenwart stützt sich das angebliche Angebot Deutschlands auf eine ausschließlich europäische »Kriegskarte«, die nur den äußeren und vorübergehenden Schein der Lage und nicht die wirkliche Stärke der Gegner ausdrückt . . .

In voller Erkenntnis der Schwere, aber auch der Notwendigkeiten der Stunde lehnen es die alliierten Regierungen, die unter sich eng verbunden und in voller Übereinstimmung mit ihren Völkern sind, ab, sich mit einem Vorschlag ohne Aufrichtigkeit und ohne Bedeutung zu befassen. Sie versichern, daß ein Friede nicht möglich ist, solange nicht Gewähr besteht, für die Wiederherstellung der verletzten Rechte und Freiheiten, für die Anerkennung des Grundsatzes der Nationalitäten und der freien Existenz der kleinen Staaten . . . Bürgschaften zu schaffen . . ."

In einem längeren Schlußteil der Note wird für Belgien eingetreten. „Sein König und seine Regierung wollen nur einen Frieden haben, der ihrem Lande berechtigte Wiedergutmachungen, Garantien und Sicherheiten verbürgen würde."

War schon die Unterhausrede von Lloyd George fast durchweg in Deutschland als Signal verstanden worden, daß das deutsche Friedensangebot von den Alliierten abgelehnt sei, so wurde diese Auffassung durch die Note vom 30. 12. zur Gewißheit. Für die Oberste Heeresleitung und den Admiralstab galt jetzt der Versuch der deutschen Regierung als gescheitert. Sie sahen die Bahn frei für volles Einsetzen der Waffengewalt.

Aus allen Äußerungen des Kaisers ging hervor, daß er dasselbe Empfinden hatte. Auf seiten der verbündeten österreichisch-ungarischen Regierung bestand eine andere Meinung. Der junge Kaiser Karl, der am 21. 11. 16 nach dem Tode des Kaisers Franz Joseph die Nachfolge angetreten hatte, sowie sein Außenminister Graf Czernin beeilten sich, dem deutschen Kaiser und dem Auswärtigen Amt in Telegrammen vom 1. und 2. 1. 17 ihre Ansicht dahin zum Ausdruck zu bringen, daß sie die Note der Alliierten nicht als eigentliche Ablehnung, sondern als ein Ausweichen ansähen, daß die Möglichkeit, den Faden nicht abreißen zu lassen, gegeben wäre, „worauf die österreichisch-ungarische Regierung großes Gewicht lege". In der Erwiderung des Kaisers wurde zwar zugegeben, daß die Ententenote gewiß beantwortet werden müsse, „um nicht den Erfolg unserer Friedensaktion bei den Neutralen sowie in den kriegsmüden Volksschichten unserer Feinde zu gefährden"; der gleichzeitig erlassene Aufruf des Kaisers an Heer und Marine aber besagt in deutlichen Worten, daß die zum Frieden dargebotene Hand zurückgewiesen sei und daß der Krieg nun weiterginge.

Der Reichskanzler kam nicht so schnell zu abgeschlossenem Urteil. Einerseits faßte er die feindliche Note, wie er sich ausdrückte, als „eine apodiktische Absage der Verhandlungsbereitschaft" auf, andererseits äußerte er in einer Unterredung, die am 6. 1. in Berlin mit den österreichisch-ungarischen Staatsmännern stattfand, „daß wir die Tür zum Frieden nicht ganz zuschlagen dürften". In der Folge hielt der Kanzler diesen Gedanken jedoch nicht aufrecht.

Die Entscheidung des Kaisers über das Aufnehmen des uneingeschränkten U-Bootskrieges fiel am 9. 1. im Hauptquartier zu Pleß, wohin der Reichskanzler von der Obersten Heeresleitung gerufen war, nachdem diese sich zuvor am 8. 1. mit dem Chef des Admiralstabs über die weiteren Schritte schlüssig geworden war. Bei der Beratung am 9. 1. waren der Reichskanzler v. Bethmann Hollweg, Generalfeldmarschall v. Hindenburg, General Ludendorff und der Chef des Admiralstabs, Admiral v. Holtzendorff, zugegen.

Über die Gründe, welche die führenden Persönlichkeiten der Politik und der Wehrmacht an jenem Tage zu ihrer Stellungnahme bestimmten, haben sie später dem Parlamentarischen Untersuchungsausschuß der deutschen Nationalversammlung Auskunft gegeben. Hinsichtlich der vielen wichtigen Einzelheiten wird auf die umfangreichen stenographischen Berichte über die 15 öffentlichen Sitzungen des Ausschusses, die in der Zeit vom 21. 10. 19 bis 14. 4. 20 stattgefunden haben, verwiesen. Nur das Wesentlichste daraus kann hierher genommen werden, vor allem ein Auszug aus den Erklärungen des verantwortlichen Staatsmannes, des Reichskanzlers v. Bethmann Hollweg.

Der Kanzler führte folgendes aus:

„. . . Als ich am 9. 1. in Pleß ankam, war die Entscheidung de facto schon gefallen. Die Oberste Heeresleitung und der Admiralstab waren entschlossen, den U-Bootskrieg zu machen. Der Kaiser stand auf ihrer Seite . . .

Die Situation am 9. 1., als der uneingeschränkte U-Bootskrieg beschlossen wurde, war folgende: Die Marine machte sich stark, England bis zur neuen Ernte friedensbereit zu machen, wenn am 1. 2. der unbeschränkte U-Bootskrieg begönne. Der 1. 2. wurde als äußerster Termin bezeichnet, wenn der U-Bootskrieg überhaupt Erfolg haben sollte. Könne sich England durch die namentlich in den Februar fallenden Getreidetransporte wieder verproviantieren, dann sei die Möglichkeit zum Ausnutzen dieses Kriegsmittels für ein Jahr verfallen. Die Oberste Heeresleitung verlangte den U-Bootskrieg mit voller Entschiedenheit, als ein von der allgemeinen Kriegslage gebieterisch gefordertes Kampfmittel . . . Hinter der Forderung der Obersten Heeresleitung stand ein gewaltiger Teil des Volkes, das sich wohl seit Jahresfrist ehrlich in den Glauben eingelebt hatte, der U-Bootskrieg werde uns mit aller Sicherheit den Sieg

bringen . . . Der überwiegende Teil der Presse hatte mit Hochdruck in demselben Sinne gewirkt. Wiederholte Ansätze, die Presse zu zügeln, waren ohne bleibenden Erfolg geblieben, weil der U-Bootskrieg außer von Armee und Marine auch von der Mehrheit des Reichstages getragen war. Das Zentrum hat im Oktober 1916 namens seiner sämtlichen Fraktionsmitglieder erklärt, daß für die politische Entscheidung über die Kriegführung zwar ich dem Reichstage gegenüber allein verantwortlich sei, meine Entscheidung dabei werde sich aber wesentlich auf die Entschließungen der Obersten Heeresleitung zu stützen haben; falle die Entscheidung für die Führung des rücksichtslosen U-Bootskrieges aus, so dürfe ich des Einverständnisses des Reichstages sicher sein. Das bedeutete: Formal bleibt der Reichskanzler verantwortlich, aber bei einer Differenz mit der Obersten Heeresleitung hat er auf keinen Rückhalt beim Reichstage zu rechnen, der Reichstag folgt der Obersten Heeresleitung. Hiermit war, da Konservative und Nationalliberale schon seit früher unbedingte und drängende Verfechter des U-Bootskrieges waren, der parlamentarische Ring geschlossen; der Reichstag hatte eine Verantwortung für den Lauf der Dinge genommen, von der er sich auch hinterher nicht mehr freimachen kann . . .

Der Admiralstab hatte den vorausgesagten Erfolg des U-Bootskrieges mit detaillierten statistischen Berechnungen . . . begründet. Diese Berechnungen waren selbstverständlich nicht beweiskräftig; aber ebensowenig konnte die Erfolglosigkeit des U-Bootskrieges statistisch nachgewiesen werden. Sowohl die Führung wie die Unterlassung des U-Bootskrieges blieb ein Experiment. Wurde von der Obersten Heeresleitung mit dem ganzen Nachdruck, der ihrer Stimme zukam, behauptet, daß eine erfolgreiche Beendigung des Krieges den U-Bootskrieg bedingungslos fordere, aber auch durch die von ihr akzeptierten Zusicherungen des Admiralstabs gewährleistet werde, dann mußte ich einen greifbaren Anhalt für die Aussicht vorführen können, auch ohne U-Bootskrieg den Krieg in einer für Deutschland annehmbaren Form zu Ende zu bringen . . .

Am 9. 1. war es mir jedoch schlechterdings unmöglich, zu sagen: Nein, der U-Bootskrieg wird nicht gemacht, ich stehe dafür, daß wir demnächst zu Friedensverhandlungen kommen. Jedes Wort der Kollektivnote der Entente vom 30. 12. hätte mich verstummen machen müssen, ja, ich hätte selbst nicht an das geglaubt, was ich gesagt hätte, denn das Vertrauen darauf, daß der Präsident Wilson, selbst wenn er es gewollt hätte, auch nur imstande sein würde, gewissermaßen als unser Geschäftsträger die Entente an den Verhandlungstisch und zum Aufgeben ihrer exorbitanten Kriegsziele zu zwingen, hatte ich nicht und konnte ich nicht haben.

Auch andere Verhandlungsmöglichkeiten . . . konnte ich nicht in Aussicht stellen. Die russische Revolution war oft prophezeit, und ihr Kommen war nach den allgemeinen russischen Zuständen durchaus möglich. Aber der Zeitpunkt, wann sie eintrat, war unberechenbar.

In dieser Situation war ich außerstande, am 9. 1. dem Kaiser einen anderen Ratschlag zu geben als den, den ich gegeben habe, nämlich daß ich es nicht empfehlen könne, sich mit dem Votum seiner militärischen Ratgeber in Widerspruch zu setzen.

Daß mit dem Entschluß zum unbeschränkten U-Bootskrieg jede Möglichkeit einer weiteren Betätigung des Präsidenten im Sinne der Herbeiführung des Friedens abgeschnitten wurde, darüber bestand Klarheit. Der U-Bootskrieg bedeutete den Bruch und in weiterer Folge den Krieg mit Amerika.

Hierum drehten sich seit Jahren die Auseinandersetzungen zwischen der militärischen und der politischen Leitung. *Das Entscheidende war, daß die Oberste Heeresleitung nunmehr fest entschlossen war, auch das Risiko Amerika auf sich zu nehmen*, und daß sie es dabei auch auf die Machtprobe mit der politischen Leitung ankommen lassen wollte."

So ist der Aufbau der Gedanken des Reichskanzlers v. Bethmann Hollweg gewesen, wie er es mit eigenen Worten nachträglich angegeben hat. Er habe keinen anderen Ausweg gesehen, deshalb hätte er dem Schritt zum uneingeschränkten U-Bootskrieg keinen Widerstand mehr entgegengesetzt, obwohl er ihn, wie er auch vor dem Kaiser betont hat, nach wie vor für verhängnisvoll ansah.

Eine gewisse Änderung wird die Geschichte jedoch an diesem Bilde wohl vornehmen müssen. Noch unmittelbar vor dem 9. 1. hat der Kanzler im Sinne der österreichisch-ungarischen Staatsmänner ausgesprochen: „Wir dürften die Tür zum Frieden nicht ganz zuschlagen." Dieser Satz kann kaum anders gedeutet werden, als daß der Reichskanzler in seinem Innersten doch noch dazu neigte, den politischen Versuch, der eingeleitet war, bis zum Ende fortzusetzen. Die Widerstände aber, die sich erhoben — die Wehrmacht, die Volksstimmung, die Presse, der Reichstag, denen er ihren Anteil an der Verantwortung glaubte zuweisen zu müssen —, hielt er für unüberwindlich. Diesen Kräften ist er gewichen. Friedensmöglichkeiten, mit oder ohne Hilfe Amerikas, sind daher am 9. 1. von dem Kanzler nicht zur Erwägung gestellt und nicht erörtert worden.

An der Seite des Reichskanzlers hatte in dem Ringen der Meinungen um den U-Bootskrieg stets der Staatssekretär Helfferich gestanden, der am 1. 2. 15 als Schatzsekretär in den Reichsdienst getreten war und am 1. 5. 16 das Reichsamt des Innern übernommen hatte. Aus allgemeiner politischer Auffassung und aus Sachgründen, die er aus seiner umfassenden Kenntnis der Weltwirtschaft schöpfte, war Helfferich überzeugter Gegner des uneingeschränkten U-Bootskrieges[1]).

Als Stellvertreter des Kanzlers hatte er zuletzt Anfang Oktober 1916 die Stellungnahme der Reichsregierung gegen den uneingeschränkten U-Bootskrieg vor dem Hauptausschuß des Reichstages vertreten. An den bekanntgewordenen Berechnungen des Admiralstabs war dabei von Helfferich in ähnlicher Weise wie am 31. 8. in Pleß Kritik geübt worden, vor allem hatte er auf die Gefahren eines Krieges mit Amerika hingewiesen, auf die Steigerungsfähigkeit der amerikanischen Hilfe für die

[1]) Vgl. Band 2, S. 190—194.

Alliierten in mehr als einer Hinsicht, auf die Wirkung eines solchen Krieges für die spätere Wiederherstellung der außenpolitischen Beziehungen des Reiches und den wirtschaftlichen Wiederaufbau. „Wir müßten uns vor Augen halten: Wenn die Karte des rücksichtslosen U-Bootskrieges ausgespielt wird und sie sticht nicht, dann sind wir verloren[1])."

Als am 8. Januar 17 das Telegramm der Obersten Heeresleitung einging, das den Reichskanzler aufforderte, zu erneuter Besprechung der U-Bootsfrage ins Hauptquartier zu kommen, fand am gleichen Tage eine Unterredung des Kanzlers mit den Staatssekretären Helfferich und Zimmermann statt. Nochmals wurden alle Erwägungen durchgesprochen, die sich gegen die Forderung von Heer und Marine anführen ließen. Einigkeit der drei Staatsmänner bestand darüber, daß vor jedem weiteren Schritt das Auswirken der eingeleiteten Friedensaktion, zum mindesten die Antwort der Entente-Regierungen an den Präsidenten Wilson, abgewartet werden müsse. Nachdem dann Staatssekretär Helfferich vom 8. zum 9. 1. die Denkschrift des Admiralstabs vom 22. 12. 16 erneut durchgearbeitet hatte, die ihm erst am 6. 1. zugegangen war, faßte er die nach seiner Überzeugung wichtigsten Gegengründe zu einem eingehenden Gutachten über die englische Wirtschaftslage zusammen und ließ dieses am 9. 1. an den Reichskanzler nach dem Hauptquartier übermitteln. Es war ein letzter Versuch, wenigstens eine Vertagung des zur Beratung stehenden Beschlusses zu erreichen.

Wie Staatssekretär Helfferich in seinen Aufzeichnungen hinterlassen hat, hatte er sich nach der Abreise des Kanzlers in das Hauptquartier Vorwürfe darüber gemacht, daß er nicht darauf bestanden habe, ihn dorthin zu begleiten. Es darf daher angenommen werden, daß das Helfferichsche Votum unbedingt verneinend abgegeben worden wäre. Die innere Einstellung des Staatssekretärs Helfferich zu der Eröffnung des uneingeschränkten U-Bootskrieges wird schließlich auch dadurch gekennzeichnet, daß er nach dem Beschluß vom 9. 1. 17 ernstlich die Absicht hatte, um Entlassung aus seinem Amte zu bitten. Auch der Reichskanzler von Bethmann Hollweg ging mit sich in dem gleichen Sinne zu Rate. In gemeinsamer Überlegung aller zu bedenkenden politischen Folgen, besonders der außenpolitischen, entschieden sie sich jedoch beide, davon Abstand zu nehmen.

---

[1]) Vgl. hierzu und bezüglich des Folgenden: Helfferich, „Der Weltkrieg", Band 2, S. 383—387 und 403—408.

Nächst dem Reichskanzler nahm der Chef des Admiralstabs, Admiral v. Holtzendorff, am 9. 1. das Wort. Kurz begründete er die Forderung der Seekriegsleitung in der Weise, wie es in der Admiralstabsdenkschrift entwickelt ist.

Um die endgültige Entscheidung vom 9. 1. ganz verständlich zu machen, ist nur noch von Wichtigkeit, anzuführen, wie die Oberste Heeresleitung damals die Lage des Landkrieges beurteilte; denn dieses militärische Urteil ist es gewesen, welches den Stein ins Rollen gebracht hatte.

Zugleich im Namen des Generalfeldmarschalls v. Hindenburg bekundete General Ludendorff darüber am 18. 11. 19 vor dem parlamentarischen Ausschuß:

„Unsere Lage Anfang Dezember war folgende: Sie war trotz der glänzenden Siege in Rumänien und trotz der tapferen Abwehr im Westen, am Isonzo und in Mazedonien eine überaus ernste geblieben. Der Kräfteverbrauch war wie beim Feinde außerordentlich . . . Wir konnten im kommenden Winter nur wenig neue Formationen aufstellen . . . Frankreich hatte in seinem Kolonialreiche noch eine erhebliche Menschenreserve. Die Materialüberlegenheit wurde durch nichts gemindert, und das setzte sich wieder praktisch in Menschenverluste um . . .

Das Schlimmste war die physische Anspannung der Truppen. Sie war so groß, daß die Nachteile, die durch die materielle und personelle Überlegenheit des Gegners erheblich waren, an Stärke gewannen. Aber der Geist an der Front war noch ungebrochen. Immerhin war die Lage so, daß wir zu Lande auf einen Sieg allein nicht rechnen konnten. Wir konnten günstigenfalls hoffen, in der Verteidigung den feindlichen Siegeswillen zu lähmen. Das bedeutete einen endlosen Krieg mit schweren Nachteilen für uns in unserer schwierigen wirtschaftlichen Lage. Wir mußten dabei auch darauf gefaßt sein, daß unsere Truppen die gewaltige Materialüberlegenheit des Feindes . . . nicht mehr ertragen und zurückgeworfen werden würden . . . Wir mußten, um unser Endziel zu erreichen, den Krieg so schnell und so gut wie möglich beenden, prüfen, was in unserer Lage zu machen sei, wenn das Friedensangebot keinen Erfolg hatte . . . Nach dem Urteil der Marine besaßen wir in der Verschärfung des U-Bootskrieges das Mittel, das uns eine Entlastung bringen, deutsche Menschenleben erhalten und uns zum endlichen Siege führen konnte. In der Lage, in der wir uns befanden, war die Anwendung des uneingeschränkten U-Bootskrieges dem deutschen Volke und dem Heere gegenüber eine Pflicht, wenn das Friedensangebot nicht angenommen würde . . .

Über die Wirkung des deutschen Angebots waren wir skeptisch, da die Lage des Feindes keinen zwingenden Grund zum Frieden ergab. Wohl hatte der Feind stark gelitten, seine Verluste waren außerordentlich, seine Pläne zusammengebrochen, aber die feindlichen Völker schienen noch gesund. Lloyd George war der führende Mann in England und wurde es in jenen Tagen auch amtlich. Es war klar, daß die Friedensregungen in England mit der Ernennung Lloyd Georges zerschlagen waren. Wer den Charakter dieses Mannes richtig einschätzte, mußte sich sagen, daß er sein

Volk lenke, und nicht das Volk ihn, daß er das Schwert nur dann niederlegen würde, wenn England am Ende seiner Kraft sei oder das Ziel erreicht habe: Deutschlands Vernichtung und wirtschaftliche Knechtung. In diesem Gedanken war Lloyd George eins mit dem Volke . . .

Aus den Antworten der Entente auf unser Friedensangebot sprach der Vernichtungswille Lloyd Georges; dieses Angebot galt sehr bald nach seiner Absendung als gescheitert . . ."

Zur Ergänzung der vorstehenden Aussage und zur vollständigen Klarstellung der Überlegungen der Obersten Heeresleitung hat das Marine-Archiv im April 1929 einen Schriftwechsel mit dem General Ludendorff geführt.

In seinen „Kriegserinnerungen"[1]) schreibt General Ludendorff:

„Bei meiner Kenntnis vom Kriege und hohen Bewertung des feindlichen Willens nahm ich die Zahlenangaben der Marine über die voraussichtliche Wirkung des uneingeschränkten U-Bootskrieges nicht buchstäblich. Ich war mir auch bewußt, daß wirtschaftliche und Verkehrsfragen besonders schwer einzuschätzen sind." (S. 249.)

Das Marine-Archiv hat dazu die Frage gestellt:

„Wäre der Entschluß der Obersten Heeresleitung bezüglich des U-Bootskrieges anders ausgefallen, wenn sich Admiral v. Holtzendorff unter Hinweis auf die genauen wirtschaftlichen Berechnungen des Admiralstabs darauf beschränkt hätte, einen gewissen monatlichen Versenkungserfolg der U-Boote sowie eine daraus folgende starke Entlastung der eigenen Landfront und eine beträchtliche Erschöpfung des Gegners ganz allgemein vorauszusagen, wenn er es dagegen abgelehnt hätte, sich für eine bestimmte Frist zu verbürgen, innerhalb welcher England friedensbereit gemacht werden konnte?"

General Ludendorff hat darauf bestätigt, daß die ausschlaggebende Stimme der Obersten Heeresleitung am 9. 1. 17 n i c h t in anderem Sinne abgegeben worden wäre, wenn der Chef des Admiralstabs jene bestimmte Zusage nicht gemacht hätte.

Ferner enthalten die Kriegserinnerungen des Generals Ludendorff folgende Stellen bezüglich des Zusammenbruchs Rußlands:

„Eine mögliche Änderung unserer politischen Lage durch den Zusammenbruch eines unserer Feinde, wie wir ihn später an Rußland erlebten, stellte der Reichskanzler (am 9. 1. 17) nicht in Aussicht. Dies hätte uns vor eine neue Lage gestellt, und unsere Anschauungen naturgemäß stark beeinflußt." (S. 250.)

„Tatsächlich war am 9. 1. 17 ein Zusammensturz Rußlands in keiner Weise zu übersehen und ist auch von niemandem in Betracht gezogen worden." (S. 331.)

„Die Kriegslage zu Lande war um die Jahreswende 1917/18 durch den Ausfall Rußlands für uns eine günstigere geworden, als je anzunehmen war. Wir konnten, wie 1914 und 1915, daran denken, durch Angriff zu Lande den Krieg zur Entscheidung zu bringen. Die Stärkeverhältnisse lagen so, wie wir sie noch nie gehabt hatten." (S. 430.)

[1]) Ludendorff, „Meine Kriegserinnerungen 1914—1918".

Nächst dem Reichskanzler nahm der Chef des Admiralstabs, Admiral v. Holtzendorff, am 9. 1. das Wort. Kurz begründete er die Forderung der Seekriegsleitung in der Weise, wie es in der Admiralstabsdenkschrift entwickelt ist.

Um die endgültige Entscheidung vom 9. 1. ganz verständlich zu machen, ist nur noch von Wichtigkeit, anzuführen, wie die Oberste Heeresleitung damals die Lage des Landkrieges beurteilte; denn dieses militärische Urteil ist es gewesen, welches den Stein ins Rollen gebracht hatte.

Zugleich im Namen des Generalfeldmarschalls v. Hindenburg bekundete General Ludendorff darüber am 18. 11. 19 vor dem parlamentarischen Ausschuß:

„Unsere Lage Anfang Dezember war folgende: Sie war trotz der glänzenden Siege in Rumänien und trotz der tapferen Abwehr im Westen, am Isonzo und in Mazedonien eine überaus ernste geblieben. Der Kräfteverbrauch war wie beim Feinde außerordentlich . . . Wir konnten im kommenden Winter nur wenig neue Formationen aufstellen . . . Frankreich hatte in seinem Kolonialreiche noch eine erhebliche Menschenreserve. Die Materialüberlegenheit wurde durch nichts gemindert, und das setzte sich wieder praktisch in Menschenverluste um . . .

Das Schlimmste war die physische Anspannung der Truppen. Sie war so groß, daß die Nachteile, die durch die materielle und personelle Überlegenheit des Gegners erheblich waren, an Stärke gewannen. Aber der Geist an der Front war noch ungebrochen. Immerhin war die Lage so, daß wir zu Lande auf einen Sieg allein nicht rechnen konnten. Wir konnten günstigenfalls hoffen, in der Verteidigung den feindlichen Siegeswillen zu lähmen. Das bedeutete einen endlosen Krieg mit schweren Nachteilen für uns in unserer schwierigen wirtschaftlichen Lage. Wir mußten dabei auch darauf gefaßt sein, daß unsere Truppen die gewaltige Materialüberlegenheit des Feindes . . . nicht mehr ertragen und zurückgeworfen werden würden . . . Wir mußten, um unser Endziel zu erreichen, den Krieg so schnell und so gut wie möglich beenden, prüfen, was in unserer Lage zu machen sei, wenn das Friedensangebot keinen Erfolg hatte . . . Nach dem Urteil der Marine besaßen wir in der Verschärfung des U-Bootskrieges das Mittel, das uns eine Entlastung bringen, deutsche Menschenleben erhalten und uns zum endlichen Siege führen konnte. In der Lage, in der wir uns befanden, war die Anwendung des uneingeschränkten U-Bootskrieges dem deutschen Volke und dem Heere gegenüber eine Pflicht, wenn das Friedensangebot nicht angenommen würde . . .

Über die Wirkung des deutschen Angebots waren wir skeptisch, da die Lage des Feindes keinen zwingenden Grund zum Frieden ergab. Wohl hatte der Feind stark gelitten, seine Verluste waren außerordentlich, seine Pläne zusammengebrochen, aber die feindlichen Völker schienen noch gesund. Lloyd George war der führende Mann in England und wurde es in jenen Tagen auch amtlich. Es war klar, daß die Friedensregungen in England mit der Ernennung Lloyd Georges zerschlagen waren. Wer den Charakter dieses Mannes richtig einschätzte, mußte sich sagen, daß er sein

Aus diesen Sätzen schloß das Marine-Archiv, daß sich die Oberste Heeresleitung am 9. 1. 17, in Anbetracht des mit dem U-Bootskrieg verbundenen Nachteils des Eintritts Amerikas in den Krieg, nicht für die Eröffnung des U-Bootskrieges ausgesprochen hätte, wenn der Zusammenbruch Rußlands damals schon erfolgt oder als unmittelbar bevorstehend vorauszusagen gewesen wäre, weil mit diesem Ereignis die Aussicht entstand, den Krieg zu Lande zum günstigen Ende bringen zu können und die Anwendung des für bedenklich angesehenen U-Bootskrieges zu vermeiden.

General Ludendorff hat die Annahme bestätigt.

Durch diese bedeutsamen Erklärungen der maßgebenden Persönlichkeit scheinen alle Zweifelsfragen, welche im Zusammenhange mit der Eröffnung des uneingeschränkten U-Bootskrieges an die Bürgschaft des Admirals v. Holtzendorff und an den Zusammenbruch Rußlands geknüpft werden könnten, einwandfrei beantwortet zu sein.

An dem Tage der Entscheidung, dem 9. 1., ließ der Kaiser an den Chef des Admiralstabes den Befehl ergehen:

„Ich befehle, daß der uneingeschränkte U-Bootskrieg am 1. 2. mit voller Energie einsetzt. Sie haben unverzüglich alle nötigen Vorbereitungen zu treffen."

Dem Botschafter in Washington teilte der Reichskanzler am 16. 1. die eingetretene Wendung mit; zehn Tage später folgte die Anweisung an den Grafen Bernstorff, die Absicht der deutschen Regierung, mit dem 1. 2. den uneingeschränkten U-Bootskrieg zu eröffnen, am 31. 1. abends an den Präsidenten Wilson zu übermitteln.

Was sich sonst durch das Weiterlaufen des in Gang gesetzten politischen Räderwerks an den 9. 1. bis zum Ende des Monats anschloß, ist nur noch ein Nachspiel, das von hohem geschichtlichen Interesse ist, aber auf den Gang der militärischen Ereignisse ohne Einfluß blieb.

Zunächst erschien am 12. 1. die Antwort der Ententemächte auf die Friedensnote des Präsidenten Wilson. Die vernichtenden feindlichen Kriegsziele kamen jetzt mit harter Deutlichkeit zum Vorschein:

„. . . Wiederherstellung Belgiens, Serbiens, Montenegros, . . . Wiedergutmachungen . . . Befreiung der Italiener, Slawen, Rumänen, Tschechen und Slowaken von der Fremdherrschaft, die Befreiung der Bevölkerung, welche der blutigen Tyrannei der Türken unterworfen sind, und die Entfernung des Osmanischen Reiches aus Europa . . ."

Solche Forderungen, eingekleidet in die gleiche verletzende Form wie die vorangegangenen Äußerungen, die aus London gekommen waren, erschienen als Grundlage von Friedensverhandlungen völlig unannehmbar.

Die Meinung des Präsidenten Wilson darüber wich von der deutschen Auffassung grundsätzlich ab. Er betrachtete die Note als „Bluff" und nicht als ein unüberwindliches Hindernis. Am 22. 1. erließ er die bekannte Botschaft an den amerikanischen Senat, in welcher Wilson seine Friedensziele vor der Welt darlegte und seinen Entschluß, zum Erreichen der Ziele die Macht der Vereinigten Staaten aufzubieten. Ein „Frieden ohne Sieg" sollte zustande gebracht werden, ein Frieden ohne Demütigungen, der keinen Stachel zurückließe. Freiheit der Meere, Begrenzung der Rüstungen, ein Einvernehmen aller Nationen statt Bündnispolitik sollten eine bessere Zukunft heraufführen.

Kurz darauf trat Oberst House im Auftrage des Präsidenten an den deutschen Botschafter heran, bot die Vermittlung Wilsons auf Grund der Senatsbotschaft an und wiederholte sein Ersuchen um vertrauliche Mitteilung der deutschen Bedingungen. Noch einmal wurde der Reichskanzler v. Bethmann Hollweg schwankend. Wie Staatssekretär Helfferich überliefert, habe er den Reichskanzler nie so erregt gesehen, wie in dem Augenblick, als jene telegraphische Nachricht vom 28. 1. aus Washington eintraf[1]). Mit der eiligen Frage wandte sich der Kanzler an den Admiral v. Holtzendorff, ob das Vorgehen der U-Boote noch anzuhalten wäre, um Zeit für etwaige weitere Überlegungen zu gewinnen. Der Chef des Admiralstabs aber verneinte; die U-Boote wären bereits mit der neuen Anweisung ausgelaufen, und es sei technisch nicht möglich, ihnen mit der erforderlichen Sicherheit einen Gegenbefehl zukommen zu lassen.

Am 30. 1. überreichte der deutsche Botschafter in Washington gemäß erhaltener Weisung die deutschen Friedensbedingungen, welche nunmehr zur persönlichen Kenntnis des Präsidenten Wilson gebracht wurden[2]).

---

[1]) Helfferich, „Der Weltkrieg", S. 417—419.

[2]) Wortlaut der deutschen Bedingungen:

Zurückerstattung des von Frankreich besetzten Teiles von Oberelsaß.

Gewinnung einer Deutschland und Polen gegen Rußland strategisch und wirtschaftlich sichernden Grenze.

Koloniale Restitution in Form einer Verständigung, die Deutschland einen seiner Bevölkerungszahl und der Bedeutung seiner wirtschaftlichen Interessen entsprechenden Kolonialbesitz sichert.

Rückgabe der von Deutschland besetzten französischen Gebiete unter Vorbehalt strategischer und wirtschaftlicher Grenzberichtigungen sowie finanzieller Kompensationen.

Die Note, durch welche die deutsche Regierung die bevorstehende Eröffnung des uneingeschränkten U-Bootskrieges anzeigte, wurde am 31. 1. durch den Botschafter in Washington der amerikanischen Regierung zugestellt; am gleichen Tage empfing sie der amerikanische Botschafter in Berlin. Darin war die Verantwortung für den Entschluß der deutschen Regierung dem friedensfeindlichen Verhalten der Entente zugewiesen. „Nachdem der Versuch zur Verständigung von den Gegnern mit verschärfter Kampfansage beantwortet worden sei, müsse die deutsche Regierung den ihr von neuem aufgedrungenen Kampf ums Dasein nunmehr unter vollem Einsatz aller Waffen fortführen."

Mündlich ließ der Reichskanzler dem Präsidenten Wilson zum Ausdruck bringen, daß, „wenn sein Angebot nur wenige Tage vorher erfolgt wäre, der Beginn des uneingeschränkten U-Bootskrieges hätte vertagt werden können. Jetzt sei es aus technischen Gründen leider zu spät."

Die versöhnliche Form, welche die deutsche Regierung ihrer Erklärung zu geben sich bemüht hatte, verhinderte nicht, daß dem deutschen Botschafter in Washington am 1. 2. die Pässe übergeben wurden. Die diplomatischen Beziehungen zu Österreich-Ungarn wurden von der amerikanischen Regierung im März 1917 gleichfalls abgebrochen, nachdem ein kurzer Notenwechsel ergeben hatte, daß sich die Regierung in Wien von der verbündeten deutschen Regierung nicht trennen ließ.

Aus dem Lauf der sich zuweilen überstürzenden Ereignisse in den wenigen Wochen von Anfang Dezember 1916 — als nach dem Erreichen eines militärischen Höhepunktes das deutsche Friedensangebot herauskam,

---

Wiederherstellung Belgiens unter bestimmten Garantien für die Sicherheit Deutschlands, welche durch Verhandlungen mit der belgischen Regierung festzustellen wären.

Wirtschaftlicher und finanzieller Ausgleich auf der Grundlage des Austausches der beiderseits eroberten und im Friedensschluß zu restituierenden Gebiete.

Schadloshaltung der durch den Krieg geschädigten deutschen Unternehmungen und Privatpersonen.

Verzicht auf alle wirtschaftlichen Abmachungen und Maßnahmen, welche ein Hindernis für den normalen Handel und Verkehr nach Friedensschluß bilden würden, unter Abschluß entsprechender Handelsverträge.

Sicherstellung der Freiheit der Meere.

Die Deutsche Regierung erklärte sich ferner bereit, auf der Basis der Senatsbotschaft des Präsidenten Wilson an der von ihm nach Beendigung des Krieges angestrebten internationalen Konferenz teilzunehmen.

als in England eine starke Regierung das Ruder übernahm und in Amerika die Bewegungsfreiheit des wiedergewählten Präsidenten begonnen hatte — bis zu der Eröffnung des uneingeschränkten U-Bootskrieges und dem Abbruch der Beziehungen zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten heben sich deutlich die politisch-diplomatischen Kampfhandlungen ab, welche Schlag auf Schlag von Berlin und London aus geführt wurden mit dem wohl auf beiden Seiten in gleichem Grade ausgeprägten Bewußtsein, vor einer entscheidenden Wendung des Krieges zu stehen, entweder zu einem letzten verheerenden Messen der Kräfte oder zu einem Anhalten und Verzichten auf hochgespannte Ziele. Ob die Wendung nach der einen oder anderen Richtung führte, in jedem Falle kam es ausschlaggebend auf die Haltung der Vereinigten Staaten an, und die Staatsmänner in den kriegführenden Regierungen lenkten ihre Blicke unverwandt nach Amerika.

Betrachtet man die Dinge von dieser Warte, so erscheinen sie als ein diplomatisches Ringen um die Parteinahme des Präsidenten Wilson. Besonders in England herrschte der Leitgedanke vor, getragen von einem zielbewußten Willen, daß ohne Amerika der Krieg schwer zu gewinnen sein würde, daß das Zustandekommen eines Einvernehmens zwischen der deutschen Regierung und der der Vereinigten Staaten unter allen Umständen durchkreuzt werden müsse.

In diesem diplomatischen Kampf aber befand sich Deutschland in außerordentlichem Nachteil. Die amerikanische Staatsführung ging, wie nochmals zu betonen ist, allein von dem Präsidenten aus. Dessen Pläne waren nicht durchsichtig. Die Fühlung mit ihm hatte nur der Vertreter der deutschen Interessen in Washington. Zwischen ihm und der Reichsleitung bestand jedoch eine sehr beschränkte Verbindung. Keine Aussprache mit dem Botschafter war in den zwei Jahren möglich. Berichte von ihm waren oft Wochen, manchmal Monate unterwegs, chiffrierte Telegramme konnten, um auf dem gewählten Umwege nicht durch auffallende Länge Verdacht zu erregen, nur unzureichend kurz bemessen werden, Funksprüche durften lediglich in offener Sprache gehen. Berlin und Washington standen sich in jedem Sinne fern. Dagegen wickelte sich der Verkehr zwischen London und Washington ungehindert wie im Frieden ab. Manche Anzeichen sprechen ferner dafür, daß die Chiffretelegramme, welche die geheimen Anweisungen der deutschen Regierung an die Botschaft drüben enthielten, und die Berichte, die auf demselben Wege von dort nach Berlin zurückgingen, wenigstens zum Teil in die Hände des englischen Nachrichtenwesens geraten sind, so daß die Karten der Reichsleitung dem Feinde mehr oder weniger offenlagen.

In Ermangelung der natürlichen Verbindungen Deutschlands mit den Vereinigten Staaten hätte der amerikanische Botschafter in Berlin nützliche Dienste leisten können, besonders, als er im Dezember 1916 nach längerer Abwesenheit von Amerika nach Berlin zurückkehrte. Zu den Eigenheiten des Präsidenten Wilson aber zählte auch die, daß er seine Botschafter als Mittelspersonen für vertrauliche Angelegenheiten kaum zu verwenden pflegte. Daher erwies sich der Botschafter Gerard im entscheidenden Augenblick, wie auch sonst im allgemeinen, über die Absichten seines Präsidenten als hervorragend wenig unterrichtet. Mehr zu bedauern ist noch der Umstand, daß Herr Gerard seine Aufgabe darin zu sehen schien, in den Berichten, die er nach Washington sandte, gegen Deutschland Stimmung zu machen. Er verstand es sogar, seine Wertschätzung in Berlin derart zu vermindern, daß seine Abberufung ernstlich erwogen wurde.

Wenn in diesem Zusammenhange von den diplomatischen Vorteilen Englands gegenüber Deutschland die Rede ist, muß notwendig auch die Person des Botschafters der Vereinigten Staaten in London, W. H. Page, genannt werden, der nicht amerikanische, sondern fast rein englische Politik trieb mit einem so anerkannten Verdienst um die englische Sache, daß ihm nach seinem Tode ein Denkstein in der Westminster-Abtei gesetzt wurde. Wäre der Botschafter Gerard in ähnlicher Weise um die Interessen des Landes bemüht gewesen, bei dessen Regierung er beglaubigt war, so hätte das vielleicht die schwer vermißte Verbindung zwischen Berlin und Washington etwas ersetzen können.

Es hätte schließlich auch die Möglichkeit in Betracht kommen können, durch den Oberst House gelegentlich dessen zweimaliger Anwesenheit in Berlin eine Brücke zu schlagen. Dies war ja der Zweck seiner Reise, der jedoch nicht erreicht wurde. Den Ursachen des Mißlingens der Houseschen Missionen nachzuspüren, ist recht aufschlußreich. Wie weit die englischen Politiker — in einem gewissen, aber erklärlichen Gegensatz zu den deutschen — es mit Geschick verstanden haben, zu dem Vertreter Amerikas den passenden Ton zu finden, auf seine Art und seine Weltanschauung einzugehen, kann hier nicht erörtert werden. Eins aber ist hervorzuheben: Deutsche Auffassung kommt bei der Betrachtung der Persönlichkeit jenes amerikanischen Staatsmannes und seines Hervortretens als vertrauter Berater und Beauftragter des Präsidenten Wilson zu dem Schluß, daß er durch sein angelsächsisches Empfinden und einen gewissen Mangel an Verständnis für Deutschland und das Deutschtum als Ganzes die innere Freiheit für eine Vermittlertätigkeit nicht mitbrachte.

So konnte es nicht ausbleiben, daß oftmals kriegswichtige politische Begebenheiten, welche die deutschen Interessen in den Vereinigten Staaten berührten, der Reichsleitung verborgen blieben, daß die inneren Zusammenhänge von Maßnahmen und Strömungen nicht so beurteilt wurden, wie es vermutlich bei ihrer genauen Kenntnis geschehen wäre, oder daß Vorgänge, ihre Ursachen und Wirkungen nicht volle Beachtung fanden. Die wachsende Spannung zwischen den Vereinigten Staaten und den Alliierten im Sommer 1916, der Einfluß der betreffenden Vorgänge auf den Präsidenten Wilson, die Ablenkung der amerikanischen Industrie von dem europäischen Geschäft auf die Verdienstmöglichkeiten im eigenen Lande, als im Herbst 1916 der Grund zu einer außerordentlichen Verstärkung der amerikanischen Kriegs- und Handelsflotte gelegt wurde, ferner das Verbot an die amerikanischen Banken, fremde ungedeckte Wertpapiere zu beleihen, eine mit Zustimmung der Regierung getroffene Maßregel des Federal Reserve Board, welche der Friedensnote des Präsidenten Wilson im Dezember kurz vorherging und den amerikanischen Geldmarkt der Entente so gut wie verschloß — dies, um einiges Wichtige nur zu streifen, war in dem abgeschlossenen Deutschland entweder unbekannt oder es wurde darüber hinweggesehen.

In noch schwererem Maße aber waren die deutsch-amerikanischen Beziehungen belastet durch die Fremdheit, mit welcher Präsident Wilson Deutschland gegenüberstand. Seine Überzeugung von dem gefahrvollen Wirken deutscher Weltherrschaftspläne, sein Urteil über den deutschen „Militarismus", in dem er eine der Kräfte sah, die zum Ausbruch des Weltkrieges geführt hätten, seine Ansichten über die deutsche Staatsform beruhten zu nicht geringem Teil auf Nichtverstehen oder Nichtwürdigen der geschichtlichen Vergangenheit und der schwierigen Lage des Reichs in seinen durch Jahrhunderte bedrohten Grenzen. Irrtümer und Täuschungen, wohlweislich genährt durch die Machenschaften von Deutschlands Gegnern, haben den Blick Wilsons getrübt und standen einer Verständigung mit Deutschland im Wege.

Wie ein tragisches Schicksal haben diese verborgenen Mächte zu dem Bruch zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten beigetragen.

Die 16 Monate des U-Bootskrieges von Herbst 1915 bis Anfang 1917 stellen sich dar als ein Suchen nach neuen Wegen, die U-Boote mit militärischem Erfolg, aber ohne politische Nachteile zu verwenden. Unvermeid-

lich wurde die Seekriegführung in diesem Bestreben dauernd in enge Berührung mit der Politik des Reichs gebracht. Es war daher erforderlich, besonders in dem Schluß der vorstehenden Abhandlungen, den politischen Betrachtungen einen für ein militärisches Werk verhältnismäßig breiten Raum zu geben. Wenn dabei unter Benutzung des Quellenmaterials der Nachkriegszeit, an dem die kriegsgeschichtliche Forschung nicht vorübergehen kann, Möglichkeiten in Erscheinung getreten sind, deren Ausnutzung vielleicht vermocht hätte, den Ereignissen einen anderen Verlauf zu geben, so kann dadurch der Eindruck entstehen, als sollte der Nachweis erbracht werden, daß die angedeutete Verwertung jener Verständigungsmöglichkeiten der einzig gangbare Weg für die deutsche Staatsführung gewesen wäre. Diese Auffassung besteht nicht. Eine abschließende Stellungnahme zu Fragen solcher Art kann nicht erfolgen, bevor die Bearbeitung des uneingeschränkten U-Bootskrieges, der am 1. 2. 17 begann, seiner politischen und militärischen Vorbereitungen und seiner Wirkungen sowie der in ihm ruhenden Möglichkeiten vorliegt. Das letzte Wort kann und soll erst gesprochen werden nach Vollendung des ganzen Werkes.

Versenkungsergebnisse.

In der nachstehenden Übersicht sind die Zahlen der durch U-Boote und U-Bootsminen in der Zeit vom 1. 10. 15 bis 31. 1. 17 versenkten feindlichen und neutralen Handelsschiffe, Fischereifahrzeuge und der der feindlichen Handelsflotte entnommenen Hilfskriegsschiffe sowie der damit vernichtete Schiffsraum zusammengestellt. Als Unterlagen für die Berechnung dienten außer den Berichten der U-Bootskommandanten die von den Regierungen der meisten seefahrenden Staaten herausgegebenen Listen der im Weltkrieg erlittenen Handelsschiffsverluste. Soweit in einzelnen Fällen von Schiffsversenkungen Unsicherheit bestand, konnte durch den Nachrichtenaustausch des Marine-Archivs mit den amtlichen Bearbeitungsstellen der fremden Marinen im allgemeinen Aufklärung erreicht werden. Diejenigen Handelsschiffe, deren Sinken von dem betreffenden U-Bootskommandanten angenommen wurde, aber nicht mit völliger Gewißheit festzustellen war, sind in die hier gegebenen monatlichen Endzahlen nicht eingerechnet worden. Auch die durch Torpedoschüsse oder andere Angriffsart der U-Boote beschädigten Handelsschiffe sind nicht berücksichtigt. Die Gesamtwirkung des U-Bootshandelskrieges ist durch den mehr oder weniger langen Ausfall der zum Teil schwer verletzten Schiffe noch erhöht worden.

I. Von U-Booten der Hochseeflotte versenkt.

A. Durch Angriffe in Ausübung des Handelskrieges.

Monat	Feindliche Handelsschiffe, Fischereifahrzeuge und Hilfskriegsschiffe		Neutrale und unbekannte Handelsschiffe		Zusammen	
	Zahl	Tonnengehalt	Zahl	Tonnengehalt	Zahl	Tonnengehalt
Oktober 1915	—	—	—	—	—	—
November 1915	—	—	—	—	—	—
Dezember 1915	4	14 001	—	—	4	14 001
Januar 1916	—	—	—	—	—	—
Februar 1916	—	—	—	—	—	—
März 1916	16	54 659	5	11 628	21	66 287
April 1916	28	79 167	8	11 555	36	90 722
Mai 1916	12	22 908	5	2 983	17	25 891
Juni 1916	2	2 043	—	—	2	2 043
Juli 1916	40	5 690	12	4 023	52	9 713
August 1916	15	10 768	9	6 787	24	17 555
September 1916	26	8 736	4	1 902	30	10 638
Eismeer	—	—	10	13 147	10	13 147
Oktober 1916	16	44 049	33	27 172	49	71 221
Eismeer	9	28 916	3	6 048	12	34 964
U 53	3	11 617	2	8 771	5	20 388
November 1916	15	30 212	16	36 990	31	67 202
Dezember 1916	15	27 655	32	24 300	47	51 955
Januar 1917	49	81 666	31	57 003	80	138 669
	250	422 087	170	212 309	420	634 396

B. Durch U-Bootsminen.

Oktober 1915	—	—	—	—	—	—
November 1915	—	—	—	—	—	—
Dezember 1915	—	—	—	—	—	—
Januar 1916	—	—	—	—	—	—
Februar 1916	—	—	—	—	—	—
März 1916	—	—	—	—	—	—
April 1916	1	2 802	—	—	1	2 802
Mai 1916	—	—	—	—	—	—
Juni 1916	1	216	—	—	1	216
Juli 1916	—	—	—	—	—	—
August 1916	1	228	1	1 838	2	2 066
September 1916	3	12 828	—	—	3	12 828
Oktober 1916	—	—	1	1 146	1	1 146
November 1916	1	4 278	—	—	1	4 278
Dezember 1916	5	3 683	—	—	5	3 683
Januar 1917	6	23 089	3	3 736	9	26 825
	18	47 124	5	6 720	23	53 844

Insgesamt von U-Booten der Hochseeflotte im Handelskrieg versenkt:

443 Handelsschiffe 688 240 T.

II. Von U-Booten der U-Flottille Flandern versenkt.

A. Durch Angriffe in Ausübung des Handelskrieges.

Monat	Feindliche Handelsschiffe, Fischereifahrzeuge und Hilfskriegsschiffe		Neutrale und unbekannte Handelsschiffe		Zusammen	
	Zahl	Tonnengehalt	Zahl	Tonnengehalt	Zahl	Tonnengehalt
Oktober 1915	—	—	—	—	—	—
November 1915	1	70	—	—	1	70
Dezember 1915	2	1 669	—	—	2	1 669
Januar 1916	8	427	—	—	8	427
Februar 1916	6	2 868	—	—	6	2 868
März 1916	12	23 994	9	14 426	21	38 420
April 1916	10	17 894	5	3 502	15	21 396
Mai 1916	1	1 000	—	—	1	1 000
Juni 1916	—	—	—	—	—	—
Juli 1916	—	—	—	—	—	—
August 1916	15	5 120	3	1 627	18	6 747
September 1916	56	38 124	22	43 944	78	82 068
Oktober 1916	29	26 589	19	22 547	48	49 136
November 1916	62	45 182	24	34 786	86	79 968
Dezember 1916	50	42 430	34	52 681	84	95 111
Januar 1917	44	25 522	27	39 827	71	65 349
	296	230 889	143	213 340	439	444 229

B. Durch U-Bootsminen.

Oktober 1915	16	14 742	3	5 124	19	19 866
November 1915	13	11 192	2	2 899	15	14 091
Dezember 1915	10	10 913	4	4 463	14	15 376
Januar 1916	4	5 919	4	10 826	8	16 745
Februar 1916	17	35 047	5	9 796	22	44 843
März 1916	15	19 624	4	10 380	19	30 004
April 1916	8	11 423	3	4 956	11	16 379
Mai 1916	7	18 892	1	1 506	8	20 398
Juni 1916	9	8 748	5	9 641	14	18 389
Juli 1916	5	7 760	2	3 198	7	10 958
August 1916	4	1 182	—	—	4	1 182
September 1916	4	3 638	1	1 102	5	4 740
Oktober 1916	16	31 752	2	3 599	18	35 351
November 1916	13	5 036	2	2 604	15	7 640
Dezember 1916	13	15 787	3	4 594	16	20 381
Januar 1917	5	12 116	6	6 891	11	19 007
	159	213 771	47	81 579	206	295 350

Insgesamt von der U-Flottille Flandern versenkt:

645 Handelsschiffe 739 579 T.

III. Von U-Booten der U-Flottille Pola versenkt.

A. Durch Angriffe in Ausübung des Handelskrieges.

Monat	Feindliche Handelsschiffe, Fischereifahrzeuge und Hilfskriegsschiffe		Neutrale und unbekannte Handelsschiffe		Zusammen	
	Zahl	Tonnengehalt	Zahl	Tonnengehalt	Zahl	Tonnengehalt
Oktober 1915	17	61 340	1	2 508	18	63 848
November 1915	42	146 457	2	6 425	44	152 882
Dezember 1915	16	72 463	1	1 278	17	73 741
Januar 1916	5	27 979	—	—	5	27 979
Februar 1916	11	43 144	1	1 266	12	44 410
März 1916	4	20 045	—	—	4	20 045
April 1916	16	47 779	2	3 407	18	51 186
Mai 1916	32	59 907	5	12 185	37	72 092
Juni 1916	42	64 933	1	2 192	43	67 125
Juli 1916	30	84 850	3	1 582	33	86 432
August 1916	69	113 230	8	16 138	77	129 368
September 1916	32	85 623	7	15 807	39	101 430
Oktober 1916	29	99 555	15	25 597	44	125 152
November 1916	27	71 583	9	19 964	36	91 547
Dezember 1916	36	110 924	7	21 395	43	132 319
Januar 1917	20	67 213	4	11 328	24	78 541
	428	1 177 025	66	141 072	494	1 318 097

B. Durch U-Bootsminen.

Oktober 1915	—	—	—	—	—	—
November 1915	—	—	—	—	—	—
Dezember 1915	1	2 952	—	—	1	2 952
Januar 1916	4	4 459	—	—	4	4 459
Februar 1916	4	2 969	—	—	4	2 969
März 1916	3	430	—	—	3	430
April 1916	1	1 242	1	3 580	2	4 822
Mai 1916	—	—	—	—	—	—
Juni 1916	—	—	—	—	—	—
Juli 1916	—	—	—	—	—	—
August 1916	—	—	—	—	—	—
September 1916	4	2 749	1	1 563	5	4 312
Oktober 1916	—	—	—	—	—	—
November 1916	4	74 583	—	—	4	74 583
Dezember 1916	2	4 398	—	—	2	4 398
Januar 1917	—	—	—	—	—	—
	23	93 782	2	5 143	25	98 925

Insgesamt von der U-Flottille Pola versenkt:

519 Handelsschiffe 1 417 022 T.

IV. Von U-Booten der Mittelmeerdivision im Schwarzen Meer versenkt.

A. Durch Angriffe in Ausübung des Handelskrieges.

Monat	Feindliche Handelsschiffe, Fischereifahrzeuge und Hilfskriegsschiffe		Neutrale und unbekannte Handelsschiffe		Zusammen	
	Zahl	Tonnengehalt	Zahl	Tonnengehalt	Zahl	Tonnengehalt
Oktober 1915	2	2 350	—	—	2	2 350
November 1915	2	350	—	—	2	350
Dezember 1915	—	—	—	—	—	—
Januar 1916	—	—	—	—	—	—
Februar 1916	—	—	—	—	—	—
März 1916	1	5 350	—	—	1	5 350
April 1916	—	—	—	—	—	—
Mai 1916	—	—	—	—	—	—
Juni 1916	2	1 515	—	—	2	1 515
Juli 1916	2	3 453	—	—	2	3 453
August 1916	1	2 666	—	—	1	2 666
September 1916	1	731	—	—	1	731
Oktober 1916	2	3 041	—	—	2	3 041
November 1916	1	116	—	—	1	116
Dezember 1916	—	—	—	—	—	—
Januar 1917	—	—	—	—	—	—
	14	19 572	—	—	14	19 572

B. Durch U-Bootsminen.

Juni 1916	1	3 905	—	—	1	3 905

V. Von U-Booten der Ostseestreitkräfte in der östlichen Ostsee versenkt.

Durch Angriffe in Ausübung des Handelskrieges.

Oktober 1915	—	—	—	—	—	—
November 1915	1	200	—	—	1	200
Dezember 1915	—	—	—	—	—	—
Januar 1916	—	—	—	—	—	—
Februar 1916	—	—	—	—	—	—
März 1916	—	—	—	—	—	—
April 1916	—	—	—	—	—	—
Mai 1916	—	—	—	—	—	—
Juni 1916	—	—	—	—	—	—
Juli 1916	—	—	1	172	1	172
August 1916	2	1 549	5	2 012	7	3 561
September 1916	1	1 679	—	—	1	1 679
Oktober 1916	4	530	2	434	6	964
November 1916	2	498	4	857	6	1 355
Dezember 1916	—	—	—	—	—	—
Januar 1917	—	—	—	—	—	—
	10	4 456	12	3 475	22	7 931

Gesamt-Tonnengehalt der von den U-Booten der Hochseeflotte, der U-Flottille Flandern und der U-Flottille Pola durch Angriffe in Ausübung des Handelskrieges und durch U-Bootsminen versenkten feindlichen und neutralen Handelsschiffe, Fischereifahrzeuge und Hilfskriegsschiffe.

Monat	U-Boote der Hochseeflotte	U-Flottille Flandern	U-Flottille Pola	Gesamtergebnis
Oktober 1915	—	19 866	63 848	83 714
November 1915	—	14 161	152 882	167 043
Dezember 1915	14 001	17 045	76 693	107 739
Januar 1916	—	17 172	32 438	49 610
Februar 1916	—	47 711	47 379	95 090
März 1916	66 287	68 424	20 475	155 186
April 1916	93 524	37 775	56 008	187 307
Mai 1916	25 891	21 398	72 092	119 381
Juni 1916	2 259	18 389	67 125	87 773
Juli 1916	9 713	10 958	86 432	107 103
August 1916	19 621	7 929	129 368	156 918
September 1916	23 466	86 808	105 742	229 163
Eismeer	13 147	—	—	
Oktober 1916	72 367	84 487	125 152	337 358
Eismeer	34 964	—	—	
U 53	20 388	—	—	
November 1916	71 480	87 608	166 130	325 218
Dezember 1916	55 638	115 492	136 717	307 847
Januar 1917	165 494	84 356	78 541	328 391
	688 240	739 579	1 417 022	2 844 841

Dazu der Gesamttonnengehalt der im Schwarzen Meer und in der Ostsee durch U-Boote und U-Bootsminen versenkten Handelsschiffe: **31 408 T.**

Gesamtergebnis des U-Boots-Handelskrieges vom 1. Oktober 1915 bis 31. Januar 1917: 2 876 249 T.

Namen der mit den verlorenen U-Booten vom Oktober 1915 bis Januar 1917 gebliebenen Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften.

„UC 9."

Ende Oktober 1915.

Kommandant: Oblt. z. S. Schürmann.
Leit. Ing.: Mar. Ing. Asp. Neuhaus.
U-Bootsmannsmaat d. Res. Duve.
" " " Peters.
Obermatrose d. S. I Behrend.
U-Obermatrose Eckhoff.
" Dutzen.
U-Matrose Käsler.
U-Matrose Weller.
U-Obermaschinistenmaat Bohne.
U-Maschinistenmaat Soltau.
" Willandsen.
U-Maschinistenanwärter Preuß.
U-Heizer Jork.
" Siekmann.
U-Ob.-F. T.-Gast Keitel.

„UC 12."

16. März 1916.

Kommandant: Oblt. z. S. Fröhner.
Leit. Ing.: Mar. Ing. Asp. Berndt.
U-Steuermann Zielinski.
U-Oberbootsmannsmaat d. Res. Voß.
U-Bootsmannsmaat Scherb.
U-Matrose Mann.
" Neugebauer.
" Rolef.
U-Obermaschinistenmaat Schmitt.
U-Maschinistenmaat Bertram.
" Weicht.
U-Maschinistenanwärter Aichele.
U-Oberheizer Cohrs.
U-Heizer Katterle.
U-F. T.-Obergast d. Res. Bär.

„U 68."

22. März 1916.

Kommandant: Kaptlt. L. Güntzel.
Leit. Ing.: Mar. Ob. Ing. Schöttler.
Wachoffizier: Oblt. z. S. v. Schönberg.
" Lt. z. S. d. Res. Hellmann.
U-Obersteuermann Wendt.
U-Oberbootsmannsmaat Koschitzki.
" Reißner.
U-Bootsmannsmaat Meyer.
U-Obermatrose Maasböl.
" Manigel.
" Stahl.
U-Matrose Bohlen.
" Iwertowski.
" Meyer.
" Reusch.
" Rogge.

U-Maschinist Weber.
U-Obermaschinistenmaat Peters.
" Petrowicz.
" Schmidt.
" d. Ref. Weidemann.
U-Maschinistenmaat Ebsen.
" Eickworth.
" Lindner.
" d. S. I Puhl.
" d. Ref. Stryjewski.
U-Maschinistenanwärter Nielsen.
U-Maschinistenanwärter Rohwerder.
U-Oberheizer Howe.
" d. Ref. Schwanz.
U-Heizer Blank.
" Brandt.
" Chemnitz.
" Guschmann.
" Sill.
" Walter.
U-F. T.-Obergast d. Ref. Witschorke.
U-F. T.-Gast Schuhmann.

„UB 13."

Ende April 1916.

Kommandant: Oblt. z. S. Metz.
Leit. Ing.: Mar. Ing. Asp. Breidenbend.
U-Steuermann Nierlich.
U-Bootsmannsmaat d. Ref. Roelle.
" " " Siebert.
U-Obermatrose Thomas.
U-Matrose Diesel.
" Goldsweer.
" Wolff.
U-Obermaschinistenmaat d. Ref. Engehausen.
U-Maschinistenmaat Braak.
" d. S. I Schilling.
U-Obermaschinistenanwärter Kalkuhl.
U-Maschinistenanwärter Keske.
U-Heizer Grosser.
" Heuer.
" Sobothe.

„UC 3."

Ende Mai 1916.

Kommandant: Oblt z. S. Kreysern.
Leit. Ing.: Mar. Ing. Asp. Lüder.
U-Steuermann d. S. II Redmann.
U-Oberbootsmannsmaat d. Ref. Behrendt.
U-Bootsmannsmaat d. Ref. Holst.
U-Obermatrose Stüven.
U-Matrose Bars.
" Jost.
" Koppetsch.
U-Maschinistenmaat Büsener.
" Gemkow.
" Hüser.
U-Obermaschinistenanwärter Dammeyer.
U-Heizer Huppert.
" Hornauer.
" Herrtrampf.
" Kurschus.
U-F. T.-Gast Witteck.

„U 74."

27. Mai 1916.

Kommandant: Kaptlt. Erwin Weisbach.
Leit. Ing.: Mar. Ing. Frank.
Wachoffizier: Oblt. z. S. Ehlert.
" Lt. z. S. Gerndt.
Fähnrich z. S. Venator.
U-Steuermann d. S. II Carlsen.
U-Bootsmannsmaat Düren.
" Zamkowitz.
U-Obermatrose Kuchniczak.
U-Obermatrose d. Ref. Schneider.
U-Matrose Holland.
" Heinz.
" Knack.
" Weneit.
" Zeisig.
U-Maschinist Prüffong.
U-Obermaschinistenmaat Rosenbaum.
U-Maschinistenmaat Bröker.

U-Maschinistenmaat Schulz (Ernst).
" Schulz (Walter).
" Schellhammer.
" Wolter.
U-Oberheizer Götz.
" d. Res. Kirchhof.
U-Heizer Bamberg.
" Chudzicki.
U-Heizer Derwich.
" Erdmann.
" Gurk.
" Gagern.
" Peche.
" Plötz.
U-F. T.-Obergast Milferstaedt.
U-F. T.-Gast Köppe.

„U 10."

Mai 1916.

Kommandant: Kaptlt. Stuhr.
Leit. Ing.: Mar. Ing. Mahlke.
Wachoffizier: Oblt. z. S. Preuß.
U-Steuermann d. S. II Luppa.
U-Oberbootsmannsmaat Kaneke.
U-Bootsmannsmaat d. Res. Gaul.
" " " Grunert.
" " " Gutknecht.
U-Obermatrose Juhnke.
U-Matrose Bröcker.
" Göhs.
" Pohl.
U-Maschinist Röser.
U-Obermaschinistenmaat Feltz.
" Schnell.
U-Maschinistenmaat Koopmann.
" Ricken.
" Weißenfeld.
U-Maschinistenanwärter Busch.
" Büttgenbach.
" Werner.
U-Oberheizer Heinssen.
" Kurek.
" Klinger.
U-Heizer Brachmann.
" Risop.
" Schneider.
U-Ober-F. T.-Gast Grek.
U-F. T.-Gast Schick.

„UC 7."

Wahrscheinlich 5. Juli 1916.

Kommandant: Oblt. z. S. Haag.
Leit. Ing.: Mar. Ing. Ob. Asp. Warth.
Überetatsmäßig: Oblt. z. S. Fischer.
" Mar. Ing. Asp. Biedermann.
U-Oberbootsmannsmaat d. Res. Lange.
" d. S. I Stapel.
U-Bootsmannsmaat Baumer.
" Moog.
U-Matrose Grimm.
U-Matrose Kirsten.
" Loger.
U-Maschinistenmaat d. Res. Damerau.
U-Obermaschinistenanwärter Eisenblatt.
" Schwarck.
U-Oberheizer Vogel.
U-Heizer Baumann.
" Ochsenkühn.
U-F. T.-Gast Müller.

„U 77."

Anfang Juli 1916.

Kommandant: Kaptlt. E. Günzel.
Leit. Ing.: Mar. Ob. Ing. Schleifenheimer.
Wachoffizier: Oblt. z. S. Heidborn.
" Lt. z. S. v. Amelunxen.
U-Steuermann Daniel.
U-Oberbootsmannsmaat Springclee.
U-Bootsmannsmaat Bork.
Obermatrose (Kriegslotse) Naumann.
U-Obermatrose Schröder.
Torpedo-Obermatrose Ullmann.
U-Matrose Engel.

U-Matrose Franick.
" Hopp.
" Möller.
" Unruh.
U-Maschinist Silbermann.
U-Obermaschinistenmaat Höffgen.
" Krieg.
" Matzke.
U-Maschinistenmaat Möller.
" Rahnefeld.
" Schellmann.
U-Maschinistenanwärter Ruppprecht.
U-Oberheizer Kreisel.
U-Heizer Bornschein.
" Jankowsky.
" Klein.
" Loheit.
" Ochs.
" Rudolph.
" Wichern.
U-F. T.-Gast Stein.
F. T.-Oberanwärter Schultz.

„U 51."

14. Juli 1916.

Kommandant: Kaptlt. Rumpel.
Leit. Ing.: Mar. Ob. Ing. Romeis.
Wachoffizier: Oblt. z. S. Dittmer.
" Oblt. z. S. Hesse.
U-Steuermann Hymmen.
U-Oberbootsmannsmaat Henneberg.
U-Bootsmannsmaat Bechtel.
" Melchert.
U-Obermatrose Elsässer.
" Pickert.
Torpedo-Obermatrose Speck.
U-Matrose Hilbers.
" Morisse.
" Risch.
" Röttcher.
U-Obermaschinist Schrobach.
U-Obermaschinistenmaat Fritsche.
U-Obermaschinistenmaat Sandrock.
" Schumann.
U-Maschinistenmaat Heidrich.
" Klinger.
" Piper.
" Pohl.
" Winkel.
U-Maschinistenanwärter Holze.
" Intemann.
U-Heizer Glück.
" Griska.
" Lassen.
" Löcher.
" Sobirey.
U-Ober-F. T.-Gast Schlöffel.
" Berge.
U-F. T.-Gast Tönis.

„UC 10."

21. August 1916.

Kommandant: Oblt. z. S. W. Albrecht.
Leit. Ing.: Mar. Ing. Asp. Schütze.
U-Oberbootsmannsmaat d. Res. Brix.
U-Bootsmannsmaat Allers.
" Sell.
U-Obermatrose Völker.
U-Matrose Kellerer.
" Malikowski.
" Stäubert.
U-Obermaschinistenmaat Reinhardt.
U-Maschinistenmaat Ehrle.
Torpedo-Maschinistenmaat Neubauer.
U-Oberheizer Pätz.
U-Heizer Damp.
" Formell.
" Gödecke.
" Gunkel.
U-F. T.-Gast Regendank.

„UB 44."

Anfang August 1916.

Kommandant: Oblt. z. S. Wäger.
Leit. Ing.: Mar. Ing. Asp. Harder.
Wachoffizier: Lt. z. S. d. Res. Kohnert.
U-Oberbootsmannsmaat d. R. Störte.
U-Bootsmannsmaat Matzke.
U-Obermatrose Bartels.
U-Matrose Bars.
" Jentzsch.

U-Matrose Vollmer.
U-Obermaschinistenmaat Egge.
U-Maschinistenmaat Hinze.
" Marquard.
" Röhr.
" Tegtmeyer.
U-Oberheizer Schröder.
U-Heizer Eggerstedt.
" Heinze.
" Ölhard.
U-F. T.-Gast Stricks.

„UB 7."

Ende September/Anfang Oktober 1916.

Kommandant: Oblt. z. S. Lütjohann.
Leit. Ing.: Mar. Ing. Asp. Grüter.
Wachoffizier: Oblt. z. S. Heinke.
U-Steuermann Thiel.
U-Oberbootsmannsmaat Döhler.
U-Bootsmannsmaat d. Res. Mohrschladt.
U-Obermatrose d. Res. Hahn.
U-Matrose Treudel.
U-Maschinistenmaat Gammerdinger.
" d. Res. Bruns.
" " " Gottschalk.
U-Heizer Preuß.
" Reiche.
" Würker.
U-Ob.-F. T.-Gast Walz.

„U 56."

Anfang November 1916.

Kommandant: Kaptlt. Lorenz.
Leit. Ing.: Mar. Ing. Feiertag.
Wachoffizier: Oblt. z. S. Welt.
" Lt. z. S. d. Res. Horenburg.
U-Steuermann Grünler.
U-Oberbootsmannsmaat Boinski.
U-Bootsmannsmaat d. Res. Lewin.
U-Obermatrose Großmann.
" d. Res. Fried.
U-Matrose Henseleit.
" Lehmann.
" Noth.
" Raß.
" Stoermer.
" Wahlbruch.
U-Maschinist Krüger.
U-Obermaschinistenmaat Göttert.
" Steger.
U-Maschinistenmaat Gehring.
" Maurer.
" Möller.
" Polz.
" Schlömer.
U-Obermaschinistenanwärter Heyer.
U-Oberheizer Groß.
" d. Res. Witte.
U-Heizer Barth.
" Beckmann.
" Gerber.
" Gorczak.
" Hojenski.
" Kuchenmüller.
" Plätschke.
U-F. T.-Obergast d. Res. Schlütermann.
U-F. T.-Gast Berger.

„UB 45."

6. November 1916.

Kommandant: Kapitänleutnant Palis.
U-Obermatrose Kirsten.
U-Matrose Schacht.
U-Obermaschinistenmaat Köhler.
U-Maschinistenmaat Callsen.
" Hilker.
" Seidel.
U-Maschinistenmaat Timm.
U-Maschinistenanwärter Becker.
U-Oberheizer Schütte.
U-Heizer Fornauf.
" Frick.
" Freistroffer.
U-F. T.-Gast Brockhoff.

„UB 19."

30. November 1916.

U-Bootsmannsmaat d. Ref. Kypke.
U-Obermatrose Wick.
U-Matrose Krause.
U-Obermaschinistenmaat Petermann.
U-Maschinistenmaat Zscheile.
U-Maschinistenanwärter Katt.
U-Oberheizer Kowalski.
Torpedo-Heizer Ringel.

„UC 15."

Mitte November 1916.

Kommandant: Oblt. z. S. Heller.
Leit. Ing.: Mar. Ing. Asp. Hitzler.
Wachoffizier: Lt. z. S. Sarrazin.
U-Steuermann: Weih.
U-Bootsmannsmaat Frommater.
U-Obermatrose d. Ref. Radloff.
" " " Wegner.
U-Matrose Schreiber.
U-Matrose Bauland.
U-Obermaschinistenmaat Höpke.
U-Maschinistenmaat Kasten.
U-Oberheizer Blattmann.
" Falk.
U-Heizer Okat.
" Sumburg.
U-F. T.-Gast Boldt.

„UC 19."

Anfang/Mitte Dezember 1916.

Kommandant: Oblt. z. S. Nitzsche.
Leit. Ing.: Mar. Ing. Krüger.
Wachoffizier: Lt. z. S. d. Ref. Meyer.
U-Steuermann Sönksen.
U-Bootsmannsmaat Gülstorff.
" Pietsch.
U-Obermatrose Heiden.
" Müller.
U-Matrose Adebar.
" Gammelin.
" Borck.
U-Obermaschinistenmaat Belger.
U-Maschinistenmaat Mellin.
U-Maschinistenmaat Gehrt.
" Rückwarth.
" Wolter.
Torpedo-Maschinistenmaat Zander.
U-Oberheizer Scheffner.
U-Heizer Kittel.
" Kaiser.
" Kühnert.
" Lindner.
" Schiefer.
" Wegener.
U-F. T.-Obergast Luhrenberg.

„UB 29."

Anfang/Mitte Dezember 1916.

Kommandant: Oblt. z. S. Platsch.
Leit. Ing.: Mar. Ing. Asp. Pfeiffer.
Wachoffizier: Lt. z. S. d. Ref. Denzel.
U-Bootsmannsmaat Birk.
" Winter.
U-Obermatrose Asch.
U-Matrose Gockel.
" Jonas.
" Ostermeier.
U-Obermaschinistenmaat Freyer.
" Wiedenfeld.
U-Maschinistenmaat Köhn.
" Schmidt.
" Schukat.
Torpedo-Oberheizer Breuer.
U-Heizer Loewe.
" Prang.
" Schabrick.
" Schielein.
" Steffen.
Signalgast Riesinger.
F. T.-Gast Schwan.

„UB 46."

7. Dezember 1916.

Kommandant: Kaptlt. Cäsar Bauer.
Leit. Ing.: Mar. Ing. Asp. Karkowsky.
Wachoffizier: Lt. z. S. d. Ref. Reiling.
U-Oberbootsmannsmaat d. Ref. Im-
U-Bootsmannsmaat Witt. [hülsen.
U-Obermatrose Asche.
U-Matrose Gruber.
" Meyer.
" Oehmig.
U-Obermaschinistenmaat Hampel.
U-Obermaschinistenmaat d. Ref. Hoff-
U-Maschinistenmaat Lamm. [mann.
" Lücken.
" Stubbe.
U-Oberheizer Möller.
U-Heizer Angermeyer.
" Fiedler.
" Hempfe.
" Kastens.
Ob.-F. T.-Gast Daur.

„UB 37."

14. Januar 1917.

Kommandant: Oblt. z. S. Günther.
Leit. Ing.: Mar. Ing. Ob. Asp. Mattern.
Wachoffizier: Lt. z. S. d. Ref. Holz-
hüter.
U-Oberbootsmannsmaat d. Ref. Lo-
renzen.
U-Bootsmannsmaat d. Ref. Kotzem.
U-Obermatrose Bergerhausen.
U-Matrose Lepold.
" Rother.
" Ziesel.
U-Obermaschinistenmaat Hanisch.
U-Maschinistenmaat Burghardt.
" Schlothauer.
" Tüting.
" Torreck.
U-Maschinistenanwärter Ludwinsky.
U-Heizer Bihr.
" Brall.
" Kamm.
" Lüder.
" Naumann.
U-F. T.-Gast Ernst.

„U 76."

27. Januar 1917.

Mar. Ing. Herrmann.

Personenverzeichnis.

Adam, Kaptlt. 6, 10, 259, 263.
Albrecht, Kurt, Oblt. z. S. 9, 178.
Albrecht, Werner, Oblt. z. S. 8, 191, 193.
Amberger, Oblt. z. S. 6, 7, 295.
Ammelt, Mar. Ing. 349.
Andresen, Steuerm. 275.
v. Arnauld de la Perière, Kaptlt. 10, 37, 41, 157, 161, 163, 166, 339.
Asquith, engl. Premierminister 364.
Augustini, Mar. Stabs-Ing. 6.
Badewitz, Offz. Stellvertr. 167.
Bartenbach, Korv. Kapt. 6, 122, 222, 224, 229, 244.
Bauer, Freg. Kapt. 3, 78, 198, 244, 260.
Bauer, Cäsar, Oblt. z. S. 10, 11, 44, 171, 177, 178.
Becker, Franz, Oblt. z. S. 11, 44, 348.
Becker, Walther Gustav, Kaptlt. 7, 123, 219, 232, 287.
Beitzen, Kaptlt. 3, 181, 182, 276.
Bender, Kaptlt. 3, 181, 275, 278.
Berger, Kaptlt. 5, 253.
Bernis, Kaptlt. 4, 281.
Graf Bernstorff, Botschafter 130, 354—363, 378.
v. Bethmann Hollweg, Reichskanzler 74, 76, 86, 93, 103, 140, 211, 353, 362, 372 bis 374, 375.
Bieber, Oblt. z. S. 9.
v. Bothmer, Kaptlt. 6, 9, 110, 214, 247, 256.
Frhr. v. Bothmer, Kaptlt. 4, 250, 272.
Böttcher, Heizer 218.
Brandt, Matrose 248.
Bremer, Matrose 178.
Breyer, Oblt. z. S. 4, 281.
Brodhage, Heizer 249.
Buch, Oblt. z. S. 6, 8, 9, 302.
Burghagen, Lt. z. S. 252, 253, 254.
Buß, Kaptlt. 5, 234, 263.
Buttkus, Matrose 250.

Canaris, Kaptlt. 167.
v. Capelle, Adm. 145, 211, 212.
Cranz, Oblt. z. S. 254.
Graf Czernin, österr. Min. 371.

Degetau, Oblt. z. S. 7, 231.
Deuerlich, Oblt. z. S. 4, 282.
v. Dewitz, Oblt. z. S. 11, 177.
Dieckmann, Oblt. z. S. 4, 117, 214, 217.
v. Dittfurth, Oblt. z. S. 8, 302.
Dreykorn, Mar. Stabs-Ing. 10.
Dröscher, Kaptlt. 3, 181, 276.

Ehrentraut, Oblt. z. S. 8, 187, 188, 190, 194.
v. Falkenhayn, General 70, 71, 76, 91, 102, 143, 207 bis 209.
Fechter, Mar. Ob. Ing. 168.
Frhr. v. Fircks, Kaptlt. 4, 259, 267.
v. Fischel, Kaptlt. 6, 9, 10, 163, 327, 338.
Fischer, Oblt. z. S. 186.
Forstmann, Kaptlt. 10, 23, 31, 35, 42, 155, 159, 324, 335, 340.
Frhr. v. Forstner, Kaptlt. 5, 108.
Fröhner, Oblt. z. S. 11, 46.
Fürbringer, Oblt. z. S. 6, 7, 82, 220, 227, 296.

Ganßer, Kaptlt. 10, 11, 24, 30, 42, 177, 335.
Gayer, Korv. Kapt. 5.
Gebeschus, Oblt. z. S. 4.
Georg, Kaptlt. 4, 215, 246, 267.
Gerard, amerikan. Botschafter 355, 382.
Gerth, Oblt. z. S. 6.
Gille, Mar. Stabs Ing. 4.
v. Glasenapp, Kaptlt. 3, 181, 275, 279.
Grey, engl. Min. 364.
Grünert, Kaptlt. 5, 255.
Günther, Oblt. z. S. 7, 8, 188, 293, 294, 300.
L. Günzel, Kaptlt. 6, 106.
E. Günzel, Kaptlt. 3, 181, 183.

Haag, Oblt. z. S. 8, 53, 60, 66, 184.
Hack, Strm. Mt. d. R. 283.
Haefer, Oblt. z. S. 6.
Hamm, Oblt. z. S. 9.
Hartmann, Kaptlt. 5, 214, 251, 252.
Hartwig, Kaptlt. 5, 10, 325, 336, 340.
Hashagen, Oblt. z. S. 3, 117, 273, 274.
Hashagen, Oblt. z. S. d. R. 236.
v. Heimburg, Oblt. z. S. 11, 175, 177, 345.
Helfferich, Staatssekr. 72, 145, 200, 210, 374, 375, 379.
Heller, Oblt. z. S. 11, 178.
Hermann, Mar. Ing. 279.
Hersing, Kaptlt. 10, 38, 43, 204, 327, 339.
v. Heydebreck, Oblt. z. S. 6, 231.
Hillebrand, Kaptlt. 5, 234.
v. Hindenburg, Gen. Feldmarschall 209, 212, 365, 368, 376.
v. Holtzendorff, Adm. 25, 68—76, 86—93, 102, 140—144, 151, 153, 197, 201—209, 242 bis 245, 315, 363, 330, 367—379.
Hoppe, Kaptlt. 5, 6, 106, 111, 214, 258.
House, Oberst 353—357, 363, 379, 382.
Howaldt, Oblt. z. S. 7, 8, 300, 302, 303.
Hundius, Oblt. z. S. 7, 8, 122, 221, 231, 306.
v. Jagow, Staatssekr. 69, 93, 210, 356, 363.
Jeß, Kaptlt. 3, 181.
Jost, Bts. Mt. 178.
Jürst, Kaptlt. 5, 106, 233, 269.

Kaiser Karl von Österreich 371.
Kaiser Wilhelm II. 86, 93, 101, 143, 145, 151, 205, 207, 224, 242, 243, 266, 362, 367, 371, 372, 378.
v. Keyserlingk, Oblt. z. S. 9.
Kiel, Oblt. z. S. 6, 8, 82, 121, 231, 305, 313.
Kirchner, Oblt. z. S. 11, 175, 177, 178, 345.
Klatt, Oblt. z. S. 11, 174, 344.
Koch, V. Adm. 70.
Kolbe, Kaptlt. 5.
Paul König, Kapitän 237.
Kophamel, Korv. Kapt. 18, 24, 36, 85, 204.
Kössinger, Heizer 218.
Krafft, Kaptlt. 3, 10, 175, 181, 344, 347.
Kreysern, Oblt. z. S. 7, 189, 194.
Küstner, Oblt. z. S. 7, 295, 297, 304.

Lafrenz, Oblt. z. S. 7, 296.
Lange, Ob. Bts. Mt. d. R. 186.
Lansing, amerikan. Staatssekr. 88, 100, 131, 152.
Launburg, Oblt. z. S. 11, 347.
Lefholtz, Oblt. z. S. 9.
Lehmann, Oblt. z. S. 256.
Lloyd George, engl. Premierminister 364, 371, 376.
Lorenz, Kaptlt. 4, 251.
Lübbe, Oblt. z. S. 4.
Ludendorff, General 209, 212, 365, 372, 376, 377.
Lütjohann, Oblt. z. S. 11, 178.
Lützow, Korv. Kapt. 3.

Meier, Ulrich, Oblt. z. S. 256.
v. Mellenthin, Kaptlt. 10, 169, 341.
Metz, Oblt. z. S. 7, 121, 122.
Metzger, Kaptlt. 5, 9, 10, 179, 330.

Moecke, Oblt. z. S. 7, 8, 56, 59, 64, 305, 322.
Mohrbutter, Oblt. z. S. 8, 49, 57, 60, 63.
Möller, Mar. Ob. Ing. 242.
v. Montigny, Oblt. z. S. 9, 179.
Moraht, Kaptlt. 5, 10, 214, 327.
Mysk, Masch. Mt. 217.
v. Müller, Adm. 143, 203, 204.
Neumann, Karl, Oblt. z. S. 6, 7, 9, 82, 121, 219, 299.
Niebuhr, Oblt. z. S. 10, 169.
Nieland, Kaptlt. 6, 113, 257, 271.
Nieland, Oblt. z. S. 6.
Niemer, Oblt. z. S. 6, 7.
Nitzsche, Oblt. z. S. 8, 54, 60, 186, 188, 191, 192, 194, 305, 316.
Noebel, Mar. Ob. Ing. 9.
Noodt, Oblt. z. S. 7, 288.
Obermüller, Oblt. z. S. 168.
W. H. Page, amerikan. Botschafter 150, 382.
Palis, Kaptlt. 10, 11, 46, 170, 177, 178.
Papenberg, Mar. Stabs-Ing. 5.
Pasquay, Kaptlt. 3.
Pehrson, Matrose 47.
Petz, Kaptlt. 6, 272.
Pieper, Masch. Mt. 217.
Pilzecker, Oblt. z. S. 6, 8, 9.
Platsch, Oblt. z. S. 7, 292, 293.
v. Pohl, Adm. 88.
Prause, Kaptlt. 5.
Dr. Pröbster Konsul 348, 349, 350.
Pustkuchen, Oblt. z. S. 7, 8, 49, 62, 64, 66, 124, 219, 227, 291.
Putzier, Oblt. z. S. 3, 274.
Ramien, Oblt. z. S. 7, 52, 187, 188, 191, 193—195.
Reimarus, Oblt. z. S. 8, 301, 302, 303.
Remy, Oblt. z. S. 5, 256.
Rensch, Ob. Mtr. 112.
Röhr, Kaptlt. 6, 259, 265.
v. Rohrscheidt, Oblt. z. S. 6.
Rose, Kaptlt. 4, 217, 237 bis 241, 270.
v. Rosenberg-Gruszynski, Kaptlt. 4, 6.
Rosenow, Oblt. z. S. 4, 280, 282.
Rücker, Kaptlt. 10, 30, 33, 43, 154, 165, 328.
v. Ruckteschell, Oblt. z. S. 215.
Rumpel, Kaptlt. 3, 4, 217.
Ruprecht, Oblt. z. S. 9.
Rusche, Mar. Stabs Ing. 5.
Saalwächter, Kaptlt. 5, 260.
Sahl, Oblt. z. S. 9.
Saltzwedel, Oblt. z. S. 6, 8, 121, 187, 191, 219, 318.
Schapler, Kaptlt. 9.
Scheer, V. Adm. 88, 141, 197, 200, 203.
Schelle, Kaptlt. 4, 281.
Scherb, Oblt. z. S. 9, 179.
Schiemann, Oblt. z. S. 275.
Graf v. Schmettow, Oblt. z. S. 8, 50, 59, 62 bis 66, 187, 194, 195, 306, 308.
Schmidt, Hugo, Kaptlt. 3, 181, 276.
Schmidt, Walter, Oblt. z. S. 8, 54.
Schmitz, Oblt. z. S. 8, 190, 193, 301, 302.
Schneider, Rudolf, Kaptlt. 5, 79.
Schött, Kaptlt. 9.
v. Schrader, Kaptlt. 4, 273, 281, 282, 283.
v. Schröder, Adm. 141, 151.
Schultz, Theodor, Oblt. z. S. 4, 273, 274.
Schultze, Otto, Kaptlt. 5, 10, 326, 338.
Schürmann, Oblt. z. S. 8, 51.
Schuster, Kaptlt. 4, 272.
Schütz, Lt. z. S. 178.
Schwarz, Oblt. z. S. 11.
Schwieger, Kaptlt. 5, 115, 214, 217, 248.
Sebelin, Kaptlt. 4, 281, 283.
Sehanke, Ob. Bts. Mt. 178.
Sehnback, Vizestrm. d. R. 262.
Sembill, Mar. Stabs Ing. 3.
v. Sichart, Oblt. z. S. 4, 274.
Sieß, Kaptlt. 10, 47, 175, 343.
Sievers, Lt. z. S. d. R. 167.
Sittenfeld, Kaptlt. 5, 115, 214, 270.
Smiths, Oblt. z. S. 6, 7, 9, 126.
Sobirey, Heizer 218.
Frhr. v. Spiegel, Kaptlt. 5, 106.
Spieß, Oblt. z. S. 5, 9, 179.
Sprenger, Oblt. z. S. 11, 346.
Staff, Lt. z. S. 290.
Stapel, Ob. Bts. Mt. d. S. I 186.
Steckelberg, Oblt. z. S. 6, 7, 304.
Steinbauer, Oblt. z. S. 10, 171, 342.
Steinbrinck, Oblt. z. S. 6, 7, 83, 122, 124, 219, 222, 225, 285.
Steindorff, Oblt. z. S. 6.
Steinmüller, Mar. Ob. Asp. 178.
Stenzler, Oblt. z. S. 4, 282.
Stone, amerikan. Senator 134.
Stuhr, Kaptlt. 9, 178, 179.
Suabicani, Oblt. z. S. 7.
Thielmann, Oblt. z. S. 7, 304.
v. Tirpitz, Großadm. 70 bis 75, 89—92, 103, 104, 141, 143.
Frhr. v. Todenwarth, Oblt. 324, 325.
v. Trotha, Kapt. z. S. 202, 244.
v. Trotha, Lt. z. S. 261.
Valentiner, Hans, Oblt. z. S. 7, 81, 121, 220, 221, 230, 293.
Valentiner, Max, Kaptlt. 10, 11, 26, 34, 40, 85, 157, 164, 177, 334, 341.
Vesper, Oblt. z. S. 9.
Viebeg, Oblt. z. S. 9, 179.
v. Voigt, Kaptlt. 11, 346.
Voigt, Ernst, Oblt. z. S. 6, 7, 81, 121, 219, 226, 289.
Volkmann, Mar. Stabs-Ing. 3.
Wächter, Bts. Mt. 250.
Wagenführ, Kaptlt. 5, 109, 204, 205, 214, 265.
Wäger, Oblt. z. S. 8, 10, 53, 56, 60, 62, 170.
Walther, Franz, Oblt. z. S. 3.
Walther, Hans, Kaptlt. 3, 4, 9, 10, 178, 217, 331.
Waßner, Kaptlt. 7, 50, 57, 60, 64, 65, 194, 231, 295.
Weichler, F. T. Obergast 168.
Weichold, Lt. z. S. 349.
Weisbach, Erwin, Kaptlt 3, 181, 182.
Weisbach, Raimund, Kaptlt. 5, 6, 114, 255, 258, 272.
Wenninger, Oblt. z. S. 7, 8, 81, 305, 310.
Werner, Kaptlt. 4, 11, 217, 249, 271.
v. Werner, Oblt. z. S. 7, 8, 51, 59, 64, 192, 306.
Wernicke, Kaptlt. 10, 11, 169, 177.
Wild v. Hohenborn, General 70, 73, 212.
Wilhelms, Kaptlt. 6, 111, 247.
Willich, Kaptlt. 4, 281.
Wilson, amerikan. Präsident, 74, 129—139, 149, 152, 353 bis 363, 379—383.
Wippern, Kaptlt. 4, 255, 256.
Wolff, Oblt. z. S. d. R. 47.
Wünsche, Kaptlt. 6, 107, 248, 261.
v. Zerboni di Sposetti, Oblt. z. S. 8, 301, 303.
Ziemer, Oblt. z. S. 7, 289—291.
Zimmermann, Staatssekr. 93, 375.

Sachverzeichnis.

„Ancona“ 26—30.
„Arabic“ 129, 130.
„Ariel“ 318.
„B 109“ 249.
„Carrigan Head“ 226.
„Century“ 327.
„Citta di Sassari“ 163.
„Cornwallis“ 340.
„E 22“ 127.
„Farnborough“ 107.
„G 111“ 256.
„Gaulois“ 342.
„Helgoland“ 226, 292.
„Landrail“ 318.
„Laurentic“ 279.
„Lusitania“ 129—133.
„Margit“ 38.
„Mitchell“ 287.
„Penshurst“ 288, 294.
„Salvia“ 248.
„Saros“ 329.
„Suffren“ 332.
„Sussex“ 105, 125, 129, 138 bis 140, 149.
„U A“ 9.
„U 9“ 9.
„U 10“ 9, 178, 179.
„U 17“ 9, 178.
„U 19“ 5, 9, 114, 179.
„U 20“ 5, 115, 214, 217, 248.
„U 21“ 10, 38, 43, 327, 339.
„U 22“ 5, 9, 106, 111, 179, 214.
„U 24“ 5, 79, 84, 216, 217, 256.
„U 28“ 5, 108.
„U 30“ 5, 255.
„U 32“ 5, 10, 106, 325, 336, 340.
„U 33“ 10, 11, 22, 24, 30, 42, 177, 335.
„U 34“ 10, 30, 33, 43, 154, 165, 328.
„U 35“ 10, 24, 37, 41, 157, 161, 166, 339.
„U 38“ 10, 11, 26, 34, 40, 157, 164, 177, 334, 341.
„U 39“ 10, 22, 23, 31, 35, 42, 155, 159, 324, 335, 340.
„U 43“ 5, 106, 233, 269.
„U 44“ 5, 77, 109, 214, 265.
„U 45“ 5, 115, 214, 270.
„U 46“ 5, 234, 260.
„U 47“ 5, 9, 10, 179, 329, 330.
„U 48“ 5, 216, 234, 263.
„U 49“ 5, 214, 216, 252.
„U 50“ 5, 253.
„U 51“ 3, 4, 217.
„U 52“ 3, 4, 10, 217, 329, 331.
„U 53“ 4, 217, 237—242, 270.
„U 54“ 4, 250, 272.
„U 55“ 4, 216, 217, 249, 271.
„U 56“ 4, 251.
„U 57“ 4, 215, 246, 267.
„U 58“ 4, 255, 256.
„U 59“ 4, 259, 267.
„U 60“ 4, 272.
„U 63“ 5, 10, 326, 338.
„U 64“ 5, 10, 214, 216, 327.
„U 65“ 6, 10, 327, 338.
„U 66“ 6, 9, 110, 214, 216, 247, 256.
„U 67“ 6, 113, 257, 271.
„U 68“ 6, 106.
„U 69“ 6, 111, 217, 247.
„U 70“ 6, 107, 248, 261.
„U 71“ 3, 181, 276.
„U 72“ 3, 10, 175, 181, 344.
„U 73“ 10, 47, 175, 343.
„U 74“ 3, 181, 182.
„U 75“ 3, 181, 182, 276.
„U 76“ 3, 181, 275, 278.
„U 77“ 3, 181, 183.
„U 78“ 3, 181, 276.
„U 79“ 3, 181, 275, 277.
„U 80“ 3, 181, 275, 279.
„U 81“ 6, 255, 258, 272.
„U 82“ 6, 259, 263.
„U 83“ 6, 258.
„U 84“ 6, 259, 265.
„U 85“ 6, 272.
„UB 2“ 6, 9, 82.
„UB 5“ 6, 9.
„UB 6“ 6, 81, 121, 219, 231, 232.
„UB 7“ 11, 178.
„UB 8“ 11.
„UB 10“ 6, 83, 84, 121.
„UB 12“ 6, 82, 121, 231, 232.
„UB 13“ 7, 82, 121, 122.
„UB 14“ 11, 177.
„UB 16“ 7, 81, 121, 122, 221, 231.
„UB 17“ 7, 81, 82, 231, 234.
„UB 18“ 7, 123, 124, 127, 219, 222, 225, 235, 286.
„UB 19“ 7, 123, 219, 232, 287, 288.
„UB 20“ 9, 179.
„UB 21“ 3, 117, 273, 274.
„UB 22“ 3, 274.
„UB 23“ 7, 219, 226, 289.
„UB 26“ 7, 126.
„UB 27“ 4, 117, 214, 216, 217.
„UB 29“ 7, 124, 127, 219, 227, 291, 293.
„UB 30“, 9, 179.
„UB 32“ 9.
„UB 33“ 9.
„UB 34“ 4, 273, 274.
„UB 35“ 4, 273.
„UB 36“ 9, 178.
„UB 37“ 7, 220, 221, 230, 293, 294.
„UB 38“ 7, 231, 295.
„UB 39“ 7, 220, 227, 296.
„UB 40“ 7, 299, 300.
„UB 41“ 7, 274.
„UB 42“ 10, 11, 169, 177.
„UB 43“ 10, 169, 341.
„UB 44“ 10, 170.
„UB 45“ 10, 11, 170, 177, 178.
„UB 46“ 10, 11, 171, 177, 178.
„UB 47“ 10, 171, 342.
„UC 1“ 7, 51, 59, 64, 187—190, 304.
„UC 3“ 7, 50, 57, 60, 64, 65, 189, 194.
„UC 4“ 8, 9, 56, 59, 64, 301, 302, 303.
„UC 5“, 8, 49, 57—60, 62—64, 66.
„UC 6“ 8, 49, 50, 59, 62—66, 187—190, 194, 300, 303.
„UC 7“ 8, 53, 56, 60, 66, 186, 186.
„UC 8“ 8, 54.
„UC 9“ 8, 51.
„UC 10“ 8, 54, 60, 186, 187—190, 194.
„UC 11“ 8, 187, 190, 193, 301, 302.
„UC 12“ 11, 46.
„UC 13“ 11, 177, 178.
„UC 14“ 8, 11, 44, 174, 344.
„UC 15“ 11, 177, 178.
„UC 16“ 8, 192, 306—308.
„UC 17“ 8, 305, 310—313.
„UC 18“ 8, 305, 313, 316.
„UC 19“ 8, 305, 316.
„UC 20“ 11, 348—350.
„UC 21“ 8, 318, 320.
„UC 22“ 11, 175, 345.
„UC 23“ 11, 175, 345.
„UC 24“ 4, 281.
„UC 25“ 9.
„UC 26“ 8, 194, 195, 306, 308 bis 310.
„UC 27“ 9.
„UC 29“ 4, 280, 282.
„UC 30“ 4, 282.
„UC 31“ 4, 281—283.
„UC 32“ 4, 281.
„UC 33“ 4, 281.
„UC 34“ 11, 346.
„UC 35“ 11, 346.
„UC 37“ 11, 347.
„UC 38“ 11, 347.
„UC 40“ 4, 282.
„UC 41“ 4, 281.
„UC 43“ 4, 281, 283.
„UC 46“ 8, 305, 322.
„UC 47“ 8, 306.

Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Buchdruckerei G. m. b. H., Berlin SW 68, Kochstraße 68—71.

This book was lacking any the charts normally in the pocket of the back cover.